dossier

28 luglio 2022

Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture e della mobilità sostenibile nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del MIMS

Edizione provvisoria

D.L. 68/2022 – Il testo approvato dal Senato

XVIII LEGISLATURA

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it - @SR_Studi

Dossier n. 557/1

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento ambiente
Tel. 066760-9253 st_ambiente@camera.it - @CD_ambiente

Dipartimento trasporti
Tel. 066760-2614 st_trasporti@camera.it - @CD_trasporti

Progetti di legge n. 581/1

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

D22068A.DOCX

I N D I C E

SCHEDE DI LETTURA 5

Articolo 1, comma 2, del ddl di conversione (em. X1.1) ***(Abrogazione e salvezza degli effetti del decreto-legge n. 85 del 2022)*** **..... 7**

Articolo 1 ***(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)*** **..... 16**

Articolo 2 ***(Misure urgenti in materia di dighe)*** **..... 28**

Articolo 3, commi 1-4 ***(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)*** **..... 32**

Articolo 3, comma 5 ***(Ammodernamento parco infrastrutturale dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza)*** **..... 38**

Articolo 3, comma 5-*bis* ***(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)*** **..... 45**

Articolo 3-*bis* ***(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)*** **..... 46**

Articolo 4, commi 1-3 ***(Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)*** **..... 48**

Articolo 4, commi 1-*bis*-1-*quater* ***(Interventi per la Laguna di Venezia e disciplina del relativo Piano morfologico e ambientale)*** **..... 51**

Articolo 4, commi 4 e 5 ***(Autorità per la Laguna di Venezia)*** **..... 54**

Articolo 4-*bis* ***(Norme fiscali inerenti alle Autorità di sistema portuale)*** **..... 71**

Articolo 5 ***(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)*** **..... 73**

Articolo 6 ***(Disposizioni in materia di trasporto aereo)*** **..... 76**

Articolo 6, comma 3-*bis* ***(Misure per lo sblocco dei cantieri del ponte stradale Fiumicino-Eur, degli aeroporti di Firenze e Salerno e della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)*** **..... 79**

Articolo 6, comma 3-*bis* ***(Disposizioni in materia di siti per fonti rinnovabili sulle isole minori)*** **..... 81**

Articolo 6-*bis* ***(Sinergie all'interno del gruppo FS)*** **..... 84**

Articolo 7 ***(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)*** **..... 85**

Articolo 7, comma 4-*bis* ***(Commissario liquidatore di società autostradali miste regionali)*** **..... 105**

Articolo 7, comma 4-*bis* *(Interventi infrastrutturali via Aurelia-Versilia e Verghereto Tiberina)* **107**

Articolo 7, commi 4-*bis* e 4-*ter* *(Revoca dell'omologazione in caso di manipolazione degli impianti di riduzione delle emssioni)* **108**

Articolo 7-*bis* *(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)* **109**

Articolo 7-*bis* *(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture stradali)* **113**

Articolo 7-*bis* *(Mezzi per TPL)* **115**

Articolo 7-*ter* *(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)* **116**

Articolo 7-*quater* *(Disposizioni finanziarie)* **120**

Articolo 8 *(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)* **122**

Articolo 8, commi 12-*bis* e 12-*ter* (Mobility manager *scolastico)* **131**

Articolo 8, comma 12-*bis* *(Contributo per la metropolitana di Catania)* **134**

Articolo 8, commi 12-*bis* – 12-*quater* *(Contributo ai gestori dei collegamenti con le isole minori siciliane)* **135**

Articolo 9, commi 1-6 e 8-10 *(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)* **136**

Articolo 9, commi 7, 7-*bis* e 7-*ter* *(Interventi di manutenzione su immobili in uso alle Amministrazioni dello Stato. Spese strumentali. Contratti di locazione passiva stipulati dalle Amministrazioni dello Stato)* **140**

Articolo 9, comma 10-*bis* *(Scuoila Nazionale dell'Amministrazione*) **145**

Articolo 10 *(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici*) **150**

Articolo 10, comma 5-*bis* – 5-*sexies* *(Programma sperimentale "Dateci spazio")* **152**

Articolo 10, commi 5-*bis* – 5-*quinquies* *(Progetto riqualificazione Genova - RFI)* **155**

Articolo 11, comma 1, lettera *a)* *(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie sui mezzi di trasporto)* **157**

Articolo 11, comma 1, lettera *b)* *(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie - strutture sanitarie, sociosanitarie e simili)* **158**

Articolo 11, comma 2 *(Disapplicazione dell'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione durante gli esami di Stato in ambito scolastico)* **160**

Articolo 12, commi 1 e 1-*ter* *(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica VIA-VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)*.....162

Articolo 12, commi 1-*bis*-1-*sexies* *(Assunzioni presso il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze)* 165

Articolo 12, commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater* *(Assunzioni presso il MEF)* 168

Articolo 12-*bis* *(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)* 173

Articolo 12-*bis* *(Clausola di salvaguardia)* 177

Articolo 12-*bis* *(Comitato di monitoraggio poteri speciali inerenti ai servizi di comunicazione elettronica a banda larga con tecnologia 5G, basati sulla tecnologia* cloud *e altri attivi)*.....178

Articolo 12-*bis* *(Misure economiche per il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali)* 179

Articolo 13 *(Entrata in vigore)* 181

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1, comma 2, del ddl di conversione (em. X1.1)
(Abrogazione e salvezza degli effetti del decreto-legge n. 85 del 2022)

Il **comma 2 dell'articolo 1** del **disegno di legge di conversione – introdotto dal Senato -** prevede l'abrogazione del decreto-legge n. 85 del 2022, con salvezza degli effetti.

Il comma prevede l'abrogazione del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, recante misure urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali e per l'accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a opere o interventi finanziati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 luglio 2022, n. 157 ed entrato in vigore il giorno 8 luglio 2022).
Dispone, al contempo, che rimangano validi gli atti e i provvedimenti adottati e siano **fatti salvi gli effetti** prodotti e i rapporti giuridici sorti nel periodo della vigenza del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.
Le disposizioni del citato decreto n. 85 sono confluite nel decreto-legge n. 68 del 2022 in esame mediante durante l'esame presso il Senato, di modifiche al testo del decreto-legge. Per quanto concerne il contenuto del decreto-legge oggetto di abrogazione, si vedano le schede sugli articoli **da 7-*bis* a 7-*quater* e 12-*bis***.

XVIII legislatura. Decreti-legge abrogati da altro decreto-legge con salvezza di effetti (in ordine cronologico)

D.L. 28 giugno 2018, n. 79. "Proroga del termine di entrata in vigore degli obblighi di fatturazione elettronica per le cessioni di carburante".
Pubblicato nella G.U. 28 giugno 2018, n. 148.
Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 9 agosto 2018, n. 96[1], a decorrere dal 12 agosto 2018. A norma del citato comma 2 restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge.

D.L. 5 ottobre 2018, n. 115. "Disposizioni urgenti in materia di giustizia amministrativa, di difesa erariale e per il regolare svolgimento delle competizioni sportive".
Pubblicato nella G.U. 6 ottobre 2018, n. 233.
Non è stato convertito in legge. La legge n. 145 del 2018 (legge di bilancio per il 2019), art. 1, ai commi da 647 a 650, riprende, con alcune modifiche, le disposizioni in esso contenute[2].

[1] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, recante disposizioni urgenti per la dignità dei lavoratori e delle imprese".
[2] Il decreto-legge n. 115 del 2018 è stato inserito nel presente elenco ancorché non sia stato abrogato con salvezza di effetti bensì sia decaduto ed il suo contenuto sia stato trasposto nella legge di bilancio per il 2019.

D.L. 29 dicembre 2018, n. 143. "Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea".

Pubblicato nella G.U. 29 dicembre 2018, n. 301.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 11 febbraio 2019, n. 12[3], a decorrere dal 13 febbraio 2019. A norma del citato comma 2 restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge.

D.L. 11 gennaio 2019, n. 2. "Misure urgenti e indifferibili per il rinnovo dei consigli degli ordini circondariali forensi".

Pubblicato nella G.U. 11 gennaio 2019, n. 9.

Abrogato dall'art. 1, comma 3, L. 11 febbraio 2019, n. 12[4], a decorrere dal 13 febbraio 2019. A norma del citato comma 3 restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge.

D.L. 11 luglio 2019, n. 64. "Modifiche al decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56".

Pubblicato nella G.U. 11 luglio 2019, n. 161.

Non è stato convertito in legge. A norma dell'art. 1, comma 2, L. 4 ottobre 2019, n. 107[5], restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge[6].

D.L. 2 marzo 2020, n. 9. "Misure urgenti di sostegno per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 2 marzo 2020, n. 53.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 24 aprile 2020, n. 27[7], a decorrere dal 30 aprile 2020. A norma del citato comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e

---

[3] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, recante disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione".

[4] V. *supra* nota 3.

[5] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 agosto 2019, n. 75, recante misure urgenti per assicurare la continuità delle funzioni del Collegio del Garante per la protezione dei dati personali. Sanatoria degli effetti del decreto-legge 11 luglio 2019, n. 64".

[6] Il decreto-legge n. 64 del 2019 è stato inserito nel presente elenco ancorché non sia stato abrogato bensì sia decaduto e solo successivamente siano stati salvati gli effetti dalla legge n. 107 del 2019.

[7] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, recante misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi". Nel parere reso nella seduta di mercoledì 15 aprile 2020 sul disegno di legge di conversione, il Comitato per la legislazione della Camera dei deputati, sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordino della legislazione vigente, ha ricordato che il medesimo Comitato, "nei suoi pareri, ha costantemente raccomandato al Governo di " evitare forme di intreccio tra più provvedimenti d'urgenza, atteso che la confluenza in un unico testo di più articolati attualmente vigenti – che originano da distinte delibere del Consiglio dei ministri e distinti decreti del Presidente della Repubblica – appare suscettibile di ingenerare un'alterazione del lineare svolgimento della procedura parlamentare di esame dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge" (parere reso nella seduta del 6 dicembre 2016 sul disegno di legge C. 4158 di conversione del decreto-legge n. 189/2016, recante interventi per le popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016). Il Comitato ha

sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto-legge.

D.L. 8 marzo 2020, n. 11. "Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria".

Pubblicato nella G.U. 8 marzo 2020, n. 60, Edizione straordinaria.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 24 aprile 2020, n. 27[8], a decorrere dal 30 aprile 2020. A norma del citato comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge.

D.L. 9 marzo 2020, n. 14. "Disposizioni urgenti per il potenziamento del Servizio sanitario nazionale in relazione all'emergenza COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 9 marzo 2020, n. 62, Edizione straordinaria.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 24 aprile 2020, n. 27[9], a decorrere dal 30 aprile 2020. A norma del citato comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge.

D.L. 10 maggio 2020, n. 29. "Misure urgenti in materia di detenzione domiciliare o differimento dell'esecuzione della pena, nonché in materia di sostituzione della custodia cautelare in carcere con la misura degli arresti domiciliari, per motivi connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19, di persone detenute o internate per delitti di criminalità organizzata di tipo terroristico o mafioso, o per delitti di associazione a delinquere legati al traffico di sostanze stupefacenti o per delitti commessi avvalendosi delle condizioni o al fine di agevolare l'associazione mafiosa o con finalità di terrorismo, nonché di detenuti e internati sottoposti al regime previsto dall'articolo 41-bis della legge 26 luglio 1975, n. 354, nonché, infine, in materia di colloqui con i congiunti o con altre persone cui hanno diritto i condannati, gli internati e gli imputati".

Pubblicato nella G.U. 10 maggio 2020, n. 119, Edizione straordinaria.

Abrogato dall'art. 1, comma 3, L. 25 giugno 2020, n. 70[10], a decorrere dal 30 giugno 2020. A norma del citato comma 3 restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e

---

ritenuto, comunque, di non ribadire la condizione e le raccomandazioni sopra richiamate "in considerazione della situazione di effettiva eccezionale emergenza, inedita nella storia repubblicana, nella quale Governo e Parlamento stanno operando; rimane fermo che un simile modo di procedere dovrà essere evitato non appena superata l'emergenza sanitaria in corso".

8 V. nota 7.

9 V. nota 7.

10 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2020, n. 28, recante misure urgenti per la funzionalità dei sistemi di intercettazioni di conversazioni e comunicazioni, ulteriori misure urgenti in materia di ordinamento penitenziario, nonché disposizioni integrative e di coordinamento in materia di giustizia civile, amministrativa e contabile e misure urgenti per l'introduzione del sistema di allerta Covid-19". Nel parere reso nella seduta di martedì 23 giugno 2020 sul disegno di legge di conversione, il Comitato per la legislazione della Camera dei deputati ha richiamato i suoi precedenti pareri in cui "ha costantemente raccomandato al Governo di "evitare forme di intreccio tra più provvedimenti d'urgenza"" (nonché ha formulato la seguente raccomandazione: "abbia cura il Governo di evitare in futuro altre forme di "intreccio" (quali modifiche implicite, integrazioni del contenuto; norme interpretative) tra disposizioni contenute in provvedimenti urgenti contemporaneamente all'esame del Parlamento").

sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge.

D.L. 16 giugno 2020, n. 52. "Ulteriori misure urgenti in materia di trattamento di integrazione salariale, nonché proroga di termini in materia di reddito di emergenza e di emersione di rapporti di lavoro".

Pubblicato nella G.U. 16 giugno 2020, n. 151.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 17 luglio 2020, n. 77[11], a decorrere dal 19 luglio 2020. A norma del citato comma 2 restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto-legge.

D.L. 14 agosto 2020, n. 103. "Modalità operative, precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali e referendarie dell'anno 2020".

Pubblicato nella G.U. 14 agosto 2020, n. 203.

D.L. 8 settembre 2020, n. 111. "Disposizioni urgenti per la pulizia e la disinfezione dei locali adibiti a seggio elettorale e per il regolare svolgimento dei servizi educativi e scolastici gestiti dai comuni".

Pubblicato nella G.U. 12 settembre 2020, n. 227.

D.L. 11 settembre 2020, n. 117. "Disposizioni urgenti per la pulizia e la disinfezione dei locali adibiti a seggio elettorale e per il regolare svolgimento dei servizi educativi e scolastici gestiti dai comuni".

Pubblicato nella G.U. 12 settembre 2020, n. 227.

Questi tre decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, comma 2, L. 13 ottobre 2020, n. 126[12], a decorrere dal 14 ottobre 2020. A norma del citato comma 2, restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base dei medesimi decreti-legge.

D.L. 20 ottobre 2020, n. 129. "Disposizioni urgenti in materia di riscossione esattoriale".

Pubblicato nella G.U. 20 ottobre 2020 n.260.

D.L. 7 novembre 2020, n. 148. "Disposizioni urgenti per il differimento di consultazioni elettorali per l'anno 2020".

Pubblicato nella G.U. 7 novembre 2020, n. 278.

Questi due decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 27 novembre 2020, n. 159[13], a decorrere dal 4 dicembre 2020. A norma dei citati commi 2 e 3, restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base dei medesimi decreti-legge.

---

[11] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

[12] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia".

[13] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 ottobre 2020, n. 125, recante misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020.

D.L. 9 novembre 2020, n. 149. "Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese e giustizia, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 9 novembre 2020, n. 279.

D.L. 23 novembre 2020, n. 154. "Misure finanziarie urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 23 novembre 2020, n. 291.

D.L. 30 novembre 2020, n. 157. "Ulteriori misure urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 30 novembre 2020, n. 297.

Si tratta dei cosiddetti "decreti ristori bis, ter e quater", abrogati dall'art. 1, comma 2, L. 18 dicembre 2020, n. 176[14], a decorrere dal 25 dicembre 2020. A norma del citato comma 2 restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 2 dicembre 2020, n. 158. "Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 2 dicembre 2020, n. 299.

D.L. 5 gennaio 2021, n. 1. "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 5 gennaio 2021, n. 3.

Questi due decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 29 gennaio 2021, n. 6[15], a decorrere dal 31 gennaio 2021. A norma dei citati commi 2 e 3, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 31 dicembre 2020, n. 182. "Modifiche urgenti all'articolo 1, comma 8, della legge 30 dicembre 2020, n. 178".

Pubblicato nella G.U. 31 dicembre 2020, n. 323.

D.L. 15 gennaio 2021, n. 3. "Misure urgenti in materia di accertamento, riscossione, nonché adempimenti e versamenti tributari".

Pubblicato nella G.U. 15 gennaio 2021, n. 11.

D.L. 30 gennaio 2021, n. 7. "Proroga di termini in materia di accertamento, riscossione, adempimenti e versamenti tributari, nonché di modalità di esecuzione delle pene in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Pubblicato nella G.U. 30 gennaio 2021, n. 24.

Questi decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 26 febbraio 2021, n. 21[16], a decorrere dal 2 marzo 2021. A norma di citati 2 e 3 restano validi gli atti e i

[14] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, recante ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

[15] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 dicembre 2020, n. 172, recante ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".

[16] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea. Proroga del termine per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità «Il Forteto»".

provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge medesimi.

D.L. 12 febbraio 2021, n. 12. "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".
Pubblicato nella G.U. 12 febbraio 2021, n. 36.
D.L. 23 febbraio 2021, n. 15. "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di spostamenti sul territorio nazionale per il contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".
Pubblicato nella G.U. 23 febbraio 2021, n. 45.
Questi due decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 12/03/2021, n. 29[17], a decorrere dal 13 marzo 2021. A norma del citato art. 1, comma 2 e 3, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base dei medesimi decreti.

D.L. 30 aprile 2021, n. 56. "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi".
Pubblicato nella G.U. 30 aprile 2021, n. 103.
D.L. 18 maggio 2021, n. 65. "Misure urgenti relative all'emergenza epidemiologica da COVID-19".
Pubblicato nella G.U. 18 maggio 2021, n. 117.
Questi due decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 17/06/2021, n. 87[18], a decorrere dal 22 giugno 2021. A norma del citato art. 1, commi 2 e 3, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base dei medesimi decreti.

D.L. 22 giugno 2021, n. 89. "Misure urgenti in materia di agricoltura e per il settore ferroviario".
Pubblicato nella G.U. 22 giugno 2021, n. 147.
D.L. 30 giugno 2021, n. 99. "Misure urgenti in materia fiscale, di tutela del lavoro, dei consumatori e di sostegno alle imprese".
Pubblicato nella G.U. 30 giugno 2021, n. 155, Edizione straordinaria.
Questi due decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 23/07/2021, n. 106[19], a decorrere dal 25 luglio 2021. A norma del citato art. 1, commi 2 e 3, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base dei medesimi decreti.

D.L. 23 giugno 2021, n. 92. "Misure urgenti per il rafforzamento del Ministero della transizione ecologica e in materia di sport".
Pubblicato nella G.U. 23 giugno 2021, n. 148.

---

[17] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 gennaio 2021, n. 2, recante ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021".

[18] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, recante misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19".

[19] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali".

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 6 agosto 2021, n. 113[20], a decorrere dall'8 agosto 2021. A norma del citato art. 1, comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 10 settembre 2021, n. 122. "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza da COVID-19 in ambito scolastico, della formazione superiore e socio sanitario-assistenziale".

Pubblicato nella G.U. 10 settembre 2021, n. 217.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 24 settembre 2021, n. 133[21], a decorrere dal 2 ottobre 2021. A norma del citato art. 1, comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 11 novembre 2021, n. 157. " Misure urgenti per il contrasto alle frodi nel settore delle agevolazioni fiscali ed economiche".

Pubblicato nella G.U. 11 novembre 2021, n. 269.

Abrogato dall'art. 1, comma 41, L. 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022), a decorrere dal 1° gennaio 2022, a norma del quale restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 10 dicembre 2021, n. 209. "Misure urgenti finanziarie e fiscali".

Pubblicato nella G.U. 11 dicembre 2021, n. 294.

Abrogato dall'art. 1, comma 656, L. 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022), a decorrere dal 31 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 1, comma 657, della medesima legge. A norma del citato comma 656, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente provvedimento.

D.L. 30 dicembre 2021, n. 229. "Misure urgenti per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 e disposizioni in materia di sorveglianza sanitaria".

Pubblicato nella G.U. 30 dicembre 2021, n. 309.

D.L. 21 gennaio 2022, n. 2. "Disposizioni urgenti per consentire l'esercizio del diritto di voto in occasione della prossima elezione del Presidente della Repubblica".

Pubblicato nella G.U. 21 gennaio 2022, n. 16.

Questi due decreti-legge sono stati abrogati dall'art. 1, commi 2 e 3, L. 18 febbraio 2022, n. 11[22], a decorrere dal 19 febbraio 2022. A norma dei medesimi commi, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

---

[20] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, recante misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia".

[21] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 agosto 2021, n. 111, recante misure urgenti per l'esercizio in sicurezza delle attività scolastiche, universitarie, sociali e in materia di trasport"i.

[22] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 dicembre 2021, n. 221, recante proroga dello stato di emergenza nazionale e ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19".

D.L. 4 febbraio 2022, n. 5. "Misure urgenti in materia di certificazioni verdi COVID-19 e per lo svolgimento in sicurezza delle attività nell'ambito del sistema educativo, scolastico e formativo".

Pubblicato nella G.U. 4 febbraio 2022, n. 29.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 4 marzo 2022, n. 18[23], a decorrere dal 9 marzo 2022. A norma del citato art. 1, comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 25 febbraio 2022, n. 13. "Misure urgenti per il contrasto alle frodi e per la sicurezza nei luoghi di lavoro in materia edilizia, nonché sull'elettricità prodotta da impianti da fonti rinnovabili".

Pubblicato nella G.U. 25 febbraio 2022, n. 47.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 28 marzo 2022, n. 25[24], a decorrere dal 29 marzo 2022. A norma del citato art. 1, commi 2 e 3, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti, rispettivamente, sulla base del presente decreto e sulla base delle disposizioni abrogate dal medesimo decreto.

D.L. 28 febbraio 2022, n. 16. "Ulteriori misure urgenti per la crisi in Ucraina".

Pubblicato nella G.U. 28 febbraio 2022, n. 49.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 5 aprile 2022, n. 28[25], a decorrere dal 14 aprile 2022. A norma del citato art. 1, comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 2 maggio 2022, n. 38. " Misure urgenti in materia di accise e IVA sui carburanti".

Pubblicato nella G.U. 2 maggio 2022, n. 101.

Abrogato dall'art. 1, comma 2, L. 20 maggio 2022, n. 51[26], a decorrere dal 21 maggio 2022. A norma del citato art. 1, comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

D.L. 30 giugno 2022, n. 80. "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale per il terzo trimestre 2022 e per garantire la liquidità delle imprese che effettuano stoccaggio di gas naturale".

Pubblicato nella G.U. 30 giugno 2022, n. 151.

---

[23] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 gennaio 2022, n. 1, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza COVID-19, in particolare nei luoghi di lavoro, nelle scuole e negli istituti della formazione superiore".

[24] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico".

[25] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14, recante disposizioni urgenti sulla crisi in Ucraina".

[26] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina".

Abrogato dall'art. 1, comma 2, della legge 15 luglio 2022, n. 91[27]. A norma del citato art. 1, comma 2, restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del presente decreto.

Si rammenta che nella seduta della Camera dei deputati del 20 gennaio 2021, nel corso dell'esame del disegno di legge A.C. 2835-A di conversione del decreto-legge n. 172 del 2020, è stato approvato l'ordine del giorno 9/2835-A/10 il quale impegna il Governo "ad operare per evitare la 'confluenza' tra diversi decreti-legge, limitando tale fenomeno a circostanze di assoluta eccezionalità da motivare adeguatamente nel corso dei lavori parlamentari". Successivamente, nella seduta del 23 febbraio 2021 della Camera, nel corso dell'esame del disegno di legge A.C. 2845-A di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020 ("proroga termini") il Governo ha espresso parere favorevole all'ordine del giorno 9/2845-A/22. Tale ordine del giorno impegna il Governo "a porre in essere ogni iniziativa volta, in continuità di dialogo con il Parlamento, ad evitare, ove possibile, la confluenza dei decreti-legge, in linea anche con l'ordine del giorno 9/2835-A/10".
Infine, nel corso dell'esame del decreto-legge n. 99 del 2021, il Comitato per la legislazione della Camera dei deputati, richiamando tali precedenti, ha raccomandato al Governo di aver cura, nel prosieguo dei lavori parlamentari, di fornire adeguata motivazione delle ragioni alla base della decisione di presentare l'emendamento che fa confluire il decreto-legge n. 99 nel decreto-legge n. 73, dando seguito agli ordini del giorno 9/2835-A/10 e 9/2845-A/22 (parere reso nella seduta del 7 luglio 2021).

[27] "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina".

Articolo 1
(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)

L'**articolo 1**, **modificato nel corso dell'esame al Senato**, reca disposizioni di semplificazione e accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di verifica preventiva dell'interesse archeologico in relazione agli interventi compresi nel "Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma" (commi 1 e 2). È inoltre prevista (dal comma 3): l'applicazione di penali in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al cronoprogramma delle opere mitigatrici o risolutive delle interferenze; la sottoscrizione, da parte della società «Giubileo 2025», di apposite convenzioni con ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal citato "programma dettagliato"; l'applicazione, agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo, delle semplificazioni previste per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC. Si autorizzano Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS S.p.a. per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale e per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e grande collegamento, al fine di assicurarne la celere realizzazione e rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione del Giubileo; limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee, la selezione degli operatori economici da parte di ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito di accordi quadro (comma 4). È previsto il riconoscimento ad ANAS da parte di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale di una quota a valere sulle risorse assegnate (comma 5). Si prevede, infine, che le risorse relative agli interventi di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana (comma 6).

Le **modifiche apportate dal Senato** consistono nell'introduzione di disposizioni relative al contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e altre attività svolte dalla società «Giubileo 2025» (comma 3, lett. 0a)) nonché di norme volte a disciplinare il ricorso alla procedura negoziata per gli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo (integrazione al comma 3, lett. b)).

Semplificazione e accelerazione delle procedure di VIA e di verifica preventiva dell'interesse archeologico (commi 1 e 2)

I commi 1 e 2 recano disposizioni di semplificazione e accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di verifica preventiva dell'interesse archeologico in relazione agli interventi compresi nel "Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma" (previsto e disciplinato dal comma 422 della legge di bilancio 2022, L. 234/2021), d'ora in poi indicato semplicemente come "Programma dettagliato".

Il **comma 1**, al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli **interventi indicati nel "programma dettagliato"** dispone che le **procedure di VIA** sono svolte nei tempi e secondo le modalità **della c.d. *fast track* prevista per i progetti PNRR-PNIEC**.

Il comma in esame infatti rinvia infatti alle modalità e ai tempi previsti dall'art. 8, comma 2-*bis*, del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006), che fa riferimento ai progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), a quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché ai progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), individuati nell'allegato I-*bis* al medesimo Codice.

Per la valutazione ambientale di tali progetti, il citato comma 2-*bis* ha previsto l'istituzione di una speciale "Commissione tecnica PNRR-PNIEC", posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica. In virtù delle modifiche operate al Codice dell'ambiente dai recenti provvedimenti d'urgenza emanati per consentire la celere realizzazione degli interventi del PNIEC e del PNRR (a partire dai cosiddetti decreti semplificazioni 1 e 2, vale a dire, rispettivamente, il D.L. 76/2020 e il D.L. 77/2021), per la VIA dei progetti in questione sono previste modalità semplificate e termini ridotti. In particolare, il nuovo comma 2-*bis* dell'art. 25 del Codice (introdotto dal D.L. 76/2020 e successivamente riscritto dal D.L. 77/2021) dispone, per i progetti in questione, che la Commissione tecnica PNRR-PNIEC si esprime entro il termine di trenta giorni dalla conclusione della fase di consultazione e comunque entro il termine di centotrenta giorni dalla data di pubblicazione della documentazione allegata all'istanza di VIA predisponendo lo schema di provvedimento di VIA. Nei successivi trenta giorni, il direttore generale del Ministero della transizione ecologica adotta il provvedimento di VIA, previa acquisizione del concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura entro il termine di venti giorni. Come sottolineato nelle slide di presentazione del D.L. 77/2021, diffuse dal Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, i tempi per il rilascio della VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al netto dei tempi a favore del proponente, in forza delle modifiche recate dal decreto-legge, saranno pari a 175 giorni.

Il comma 1, nel prevedere l'applicazione della succitata *fast track* ai progetti degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo, precisa che **restano ferme**:

- l'applicazione della **disciplina generale di VIA** recata dalla parte seconda del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006);

  Appare sottinteso che tale disciplina opererà per quanto non diversamente previsto dalla succitata *fast track*.

- la **riduzione dei termini prevista dall'art. 4, comma 2, del D.L. 32/2019**.

  Si ricorda, in proposito, che il comma 430 della legge di bilancio 2022, nel disciplinare la società «Giubileo 2025» dispone che per le eventuali attività di rielaborazione e approvazione di progetti non ancora aggiudicati si applicano le procedure acceleratorie previste dall'art. 4, comma 2, del D.L. 32/2019. In particolare tale comma 2 prevede che i termini dei procedimenti ambientali sono dimezzati e che per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici "il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati".

Il **comma 2** – sempre al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma – dispone, per i progetti compresi nel "programma dettagliato", la **riduzione** da 60 a 45 giorni **del termine**, (previsto dall'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 50/2016, per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete) **della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico**.

L'art. 25, comma 3, primo periodo, del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016), dispone che il soprintendente, qualora sulla base degli elementi trasmessi e delle ulteriori informazioni disponibili, ravvisi l'esistenza di un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione, può richiedere motivatamente, entro il termine di trenta giorni dal ricevimento del progetto di fattibilità (ovvero di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici), la sottoposizione dell'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico disciplinata dai commi 8 e seguenti del medesimo articolo. Il successivo secondo periodo, su cui interviene la norma in esame, dispone che per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete il termine della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stabilito in 60 giorni (ridotti a 45 dalla norma in esame).

Contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e altre attività svolte dalla società «Giubileo 2025» (comma 3, lettera 0a))

La **lettera 0a)** del comma 3, **introdotta dal Senato**, integra le disposizioni del comma 420, secondo periodo, della legge 234/2021, al fine di disciplinare l'erogazione delle risorse in esso previste.

Il primo periodo del comma 420 della legge 234/2021, come modificato dal D.L. 36/2022, prevede – in relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento, nonché per la realizzazione degli interventi di cui alla Misura M1C3-Investimento 4.3 del PNRR, ferma restando la dotazione pari a 500 milioni in favore del predetto investimento – l'istituzione nello stato di previsione del Ministero

dell'economia e delle finanze di un apposito capitolo con una dotazione di 285 milioni di euro per l'anno 2022, di 290 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, di 330 milioni di euro per l'anno 2025 e di 140 milioni di euro per l'anno 2026.
Il secondo periodo del medesimo comma 420 dispone che, nel predetto stato di previsione, è altresì istituito, per le medesime celebrazioni, un apposito **capitolo per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento**, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 70 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026.

La disposizione in esame prevede che le **dotazioni** di cui al secondo periodo **relative agli anni 2022 e 2023** sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale **contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società «Giubileo 2025»**, istituita dal comma 427 della legge 234/2021.

Funzioni attribuite alla società «Giubileo 2025» (comma 3, lettera a))
La lettera a) del comma 3 **integra** il disposto del comma 427 che **disciplina** la costituzione e le funzioni **della società «Giubileo 2025»**.
I primi due periodi del comma 427, che non sono modificati dalla norma in esame, prevedono – al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere indicati nel "programma dettagliato", nonché la realizzazione degli interventi funzionali all'accoglienza e alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 – la costituzione di una società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze denominata «Giubileo 2025», che:
- per la realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo, agisce anche in qualità di soggetto attuatore e di stazione appaltante;
- per gli interventi relativi alla Misura M1C3-Investimento 4.3 "*Caput Mundi-Next Generation EU* per grandi eventi turistici" del PNRR, agisce in qualità di stazione appaltante, mentre le funzioni di soggetto attuatore sono svolte dagli enti individuati nel PNRR.

La lettera in esame aggiunge, alla fine del comma 427 della legge di bilancio 2022, i nuovi periodi quinto, sesto e settimo.

Il nuovo **quinto periodo** dispone che, in relazione agli **interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade** previsti dal "programma dettagliato", la **società «Giubileo 2025»** può sottoscrivere apposite **convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento degli interventi** citati.

Il successivo **sesto periodo** prevede, limitatamente agli **affidamenti "sottosoglia"** (cioè di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea indicate dall'art. 35 del Codice dei contratti pubblici), la **selezione degli operatori**

economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, **anche nell'ambito degli accordi quadro** previsti dall'art. 54 del citato Codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dai commi 2, 3, 4, 5 e 6 del citato articolo 54.
Si ricorda che con il termine «centrale di committenza» si intende (ai sensi della definizione recata dall'art. 3, comma 1, lettera i), del D.Lgs. 50/2016) "un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore che forniscono attività di centralizzazione delle committenze e, se del caso, attività di committenza ausiliarie".
Relativamente alle soglie di rilevanza europea indicate dall'art. 35 del Codice dei contratti pubblici, si evidenzia che tali soglie (come rideterminate dai regolamenti (UE) nn. 1951/2021 e 1952/2021) sono pari a:
- 5,382 milioni di euro, nel caso di appalti pubblici di lavori e per le concessioni;
- 140 o 215 mila euro, a seconda che l'amministrazione aggiudicatrice sia, rispettivamente, un'autorità governativa centrale o sub-centrale, per gli appalti pubblici di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione.
Si ricorda inoltre che l'art. 54 del Codice dei contratti pubblici prevede, al comma 1, che le stazioni appaltanti possono concludere accordi quadro nel rispetto delle procedure di cui al medesimo Codice e che la durata di un accordo quadro non supera i quattro anni per gli appalti nei settori ordinari e gli otto anni per gli appalti nei settori speciali, salvo in casi eccezionali, debitamente motivati in relazione, in particolare, all'oggetto dell'accordo quadro. Nei restanti commi dell'art. 54 (commi da 2 a 6) sono disciplinate le modalità e le procedure di aggiudicazione degli appalti basati su un accordo quadro.
Si fa notare che le disposizioni recate dai periodi quinto e sesto ricalcano, nella sostanza, quelle previste, per la sistemazione delle strade comunali di Roma Capitale, dal comma 2-*septiesdecies* dell'art. 2 del D.L. 121/2021, con l'unica differenza rappresentata dal soggetto della disposizione, identificato nell'ente "Roma Capitale" anziché nella società «Giubileo 2025».

Il nuovo **settimo periodo** dispone che la **società «Giubileo 2025»** è **autorizzata a riconoscere ad ANAS** S.p.A. – in relazione alle attività affidate alla stessa ANAS e a valere sulle risorse di cui al comma 420 della legge di bilancio 2022 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione – **una quota, entro il limite di cui all'art. 36, comma 3-*bis*, del D.L. 98/2011**, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.
Il comma 420 della legge n. 234/2021 (come modificato dall'art. 40, comma 2, lett. a), del D.L. 30 aprile 2022, n. 36, in corso di conversione) prevede – in relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento, nonché per la realizzazione degli interventi di cui alla Misura M1C3-Investimento 4.3 del PNRR, ferma restando la dotazione pari a 500 milioni in favore del predetto investimento – l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un apposito capitolo con una dotazione di 285 milioni di euro per l'anno 2022, di 290

milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, di 330 milioni di euro per l'anno 2025 e di 140 milioni di euro per l'anno 2026. Nel predetto stato di previsione è altresì istituito, per le medesime celebrazioni, un apposito capitolo per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 70 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026.
Ai sensi del comma 3-*bis* dell'art. 36 del D.L. 98/2011, per le attività di investimento relative a costruzione, gestione, manutenzione e miglioramento delle strade e delle autostrade statali, nonché per le attività di investimento relative ad acquisto, costruzione, conservazione, miglioramento e incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali, è riconosciuta ad ANAS s.p.a. una quota non superiore al 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015. Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la citata quota non può superare il 9% dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi.

Semplificazioni per l'affidamento dei contratti (comma 3, lettera b))
La lettera b) del comma 3 inserisce, nel testo della legge di bilancio 2022, un nuovo comma 427-*bis* in base al quale, **agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento** di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità **del Giubileo** della Chiesa cattolica per il 2025:

- **si applicano le semplificazioni previste dall'art. 48 del D.L. 77/2021** per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC.

  L'art. 48 introduce misure di semplificazione **in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC** (Piano Nazionale Complementare), in relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE. Nello specifico, rileva l'utilizzazione, secondo determinate condizioni, della procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara, l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso nella progettazione dei metodi e strumenti elettronici specifici, l'espressione del parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro.

  In attuazione dell'art. 48, comma 7, del D.L. 77/2021, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emanato le "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC" volte a definire il contenuto essenziale dei documenti, degli eventuali modelli informativi digitali e degli elaborati occorrenti alle stazioni appaltanti per l'affidamento sulla base del PFTE.
- **e**, ai fini di quanto previsto al comma 3 del medesimo art. 48 – in virtù di una previsione **introdotta dal Senato** – il **ricorso alla procedura negoziata** è

ammesso, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il **rispetto del cronoprogramma procedurale** previsto dal comma 423 della legge 234/2021.

Si ricorda che il richiamato comma 3 dispone che le stazioni appaltanti possono ricorrere alla procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara (disciplinata dall'art. 63 del D.Lgs. 50/2016 per i settori ordinari e dall'art. 125 per i settori speciali) nella misura strettamente necessaria, quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da circostanze imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante, l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere la realizzazione degli obiettivi o il rispetto dei tempi di attuazione di cui al PNRR nonché al PNC e ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE. Viene altresì previsto che "al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti internet istituzionali. Ferma restando la possibilità, per gli operatori economici, di manifestare interesse a essere invitati alla procedura, la pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta".

Sanzioni in caso di ritardo rispetto al cronoprogramma delle opere mitigatrici o risolutive delle interferenze (comma 3, lettera b))

Il secondo periodo del nuovo comma 427-*bis* (introdotto dalla lettera b) in esame), al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del "programma dettagliato", dispone che la **conferenza di servizi preliminare sul PFTE** (prevista dall'art. 48, comma 5, del D.L. 77/2021) **fissa il cronoprogramma vincolante** da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di **sanzioni commisurate alle penali** di cui all'art. 113-*bis*, comma 4, **del Codice dei contratti pubblici**.

Si ricorda che il comma 5 dell'art. 48 del D.L. 77/2021 dispone che:

- in deroga a quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici, è consentito l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE);
- sul PFTE posto a base di gara è sempre convocata la conferenza di servizi preliminare (disciplinata dall'art. 14, comma 3, della L. 241/1990).

Il richiamato comma 4 dell'art. 113-*bis* del Codice dei contratti pubblici dispone invece che "i contratti di appalto prevedono penali per il ritardo nell'esecuzione delle prestazioni contrattuali da parte dell'appaltatore commisurate ai giorni di ritardo e proporzionali rispetto all'importo del contratto o alle prestazioni del contratto. Le penali dovute per il ritardato adempimento sono calcolate in misura giornaliera compresa tra lo 0,3 per mille e l'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale, da determinare in relazione all'entità delle conseguenze legate al ritardo, e non possono comunque superare, complessivamente, il 10 per cento di detto ammontare netto contrattuale".

Attività affidate ad ANAS s.p.a (commi 4 e 5)

Il **comma 4**, al primo periodo, autorizza Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, tenuto conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, a **sottoscrivere**, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'art. 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, **apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a.**, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento:

- degli interventi per la **messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali** di Roma Capitale;
- nonché degli interventi per lo **sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento** di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale.

L'art. 24, comma 6, della L. n. 42/2009 (recante "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione") prevede che il decreto legislativo di cui al comma 5 (con cui è disciplinato l'ordinamento transitorio, anche finanziario, di Roma capitale) assicura i raccordi istituzionali, il coordinamento e la collaborazione di Roma capitale con lo Stato, la regione Lazio e la provincia di Roma, nell'esercizio delle funzioni amministrative di Roma capitale di cui al comma 3 del medesimo art. 24. In attuazione di quanto disposto dal citato comma 5 sono stati adottati il D.Lgs. n. 156/2010 e il D.Lgs. n. 61/2012.

La norma chiarisce che le finalità della previsione sono quelle di **assicurare la celere realizzazione** di tali interventi e di **rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico** e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025.

Il secondo periodo del comma 4 dispone che, per le finalità di cui al primo periodo, **limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee** di cui all'art. 35 del Codice dei contratti pubblici, la **selezione degli operatori economici** da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, **anche nell'ambito degli accordi quadro** previsti dall'art. 54 del Codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e **ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni** e in relazione ai quali:

- non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro;
- ovvero non si è provveduto alla esecuzione degli appalti secondo le modalità previste dall'art. 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

Il terzo periodo del comma 4 reca la clausola di **copertura degli oneri finanziari** derivanti dall'attuazione del comma in esame, disponendo che ad essi si provvede:

- a valere sulle **risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale** con il decreto di cui all'art. 1, comma 406, della L. n. 234/2021;

Il comma 406 dell'art. 1 della L. n. 234/2021 prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti i criteri e le modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al comma 405 (destinate al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane), anche sulla base della consistenza della rete viaria e della vulnerabilità rispetto a fenomeni antropici, quali traffico ed incidentalità, e naturali, quali eventi sismici e dissesto idrogeologico; con il medesimo decreto sono altresì definite le modalità di approvazione dei piani predisposti dalle regioni, province e città metropolitane, di monitoraggio degli interventi, ai sensi del D.Lgs. n. 229/2011, nonché le procedure di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto del cronoprogramma procedurale o di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio. Il decreto in oggetto è stato adottato con D.M. 11 maggio 2022, n. 141.

- nonché sulle **risorse dei rispettivi bilanci** che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

La relazione tecnica segnala che il comma 4 non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto utilizza risorse già previste a legislazione vigente.

Il **comma 5** prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a **riconoscere all'ANAS una quota a valere sulle risorse** di cui al medesimo comma 4, la quale deve essere determinata:

- entro il limite di cui all'art. 36, comma 3-*bis*, del D.L. n. 98/2011;
- sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

Tale previsione riproduce sostanzialmente quanto previsto dall'ultimo periodo del richiamato comma 3-*bis* dell'art. 36 del D.L. 98/2011.

Interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale (comma 6)

Il **comma 6** stabilisce che, al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza della Città metropolitana possono essere utilizzate **anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità** con quelli della medesima Città metropolitana.

La relazione tecnica sottolinea che le disposizioni di cui ai commi 5 e 6 non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

•Le misure recentemente introdotte per il Giubileo 2025

I **commi 645 e 646 della legge di bilancio 2021** (L. 178/2020), hanno previsto l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di un tavolo istituzionale con il compito di definire un piano degli interventi e delle opere necessarie allo svolgimento del Giubileo Universale della Chiesa Cattolica previsto per l'anno 2025, nonché degli eventi nazionali e internazionali ad esso connessi. Il tavolo istituzionale è presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri ed è composto dai Ministri interessati, dal Presidente della Regione Lazio e dal Sindaco di Roma Capitale, nonché da due senatori e da due deputati. Gli interventi da realizzare su aree della Santa Sede sono subordinati alla definizione consensuale tra quest'ultima e lo Stato Italiano.
Il tavolo istituzionale è stato successivamente potenziato dall'**art. 36-*bis* del D.L. 152/2021**, che ha previsto la partecipazione non di due bensì di tre senatori e tre deputati.

Un'articolata disciplina finalizzata a regolamentare gli interventi per il Giubileo 2025 è stata poi introdotta dai **commi 420-443 della legge di bilancio 2022** (L. 234/2021).
Il comma 420 prevede, in relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica per il 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento, l'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze di due distinti capitoli: il primo con una dotazione complessiva di 1,33 miliardi di euro per il periodo 2022-2026 per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento; il secondo con una dotazione complessiva di 110 milioni di euro per il periodo 2022-2026 per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento.
Il comma 421, onde assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo del 2025 a Roma, prevede la nomina, ai sensi dell'art. 11 della L. 400/1988, di un Commissario straordinario del Governo, che resta in carica fino al 31 dicembre 2026.
I commi 422-424 disciplinano l'adozione e il monitoraggio del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 (d'ora in poi "programma dettagliato"), con il quale sono ripartiti i finanziamenti tra gli interventi ed è individuato il cronoprogramma procedurale e il costo complessivo per ciascun intervento. In particolare, il comma 422 dispone che il Commissario straordinario predispone – sulla base degli indirizzi e del piano di cui al comma 645 della legge di bilancio 2021 e nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente a tale scopo destinate – la proposta di "programma dettagliato" da approvare con apposito D.P.C.M., sentito il Ministro dell'economia e delle finanze. Tale proposta, sempre in base al disposto del comma 422, include gli interventi relativi alla Misura M1C3-Investimento 4.3 del PNRR, individuati in accordo con il Ministro del turismo, il quale può delegare il Commissario straordinario alla stipula di specifici accordi con i soggetti attuatori.
I commi 425-426 disciplinano i poteri del Commissario straordinario, il quale, limitatamente agli interventi urgenti di particolare criticità, può operare a mezzo di ordinanze in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, salvo il rispetto del codice delle leggi antimafia, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.
I commi 427-432 prevedono la costituzione di una società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) denominata "Giubileo 2025" – che agisce anche in qualità di soggetto attuatore e di stazione appaltante per la realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo 2025 – e ne disciplinano l'organizzazione e i compiti. Provvedono inoltre ad autorizzare la partecipazione del MEF al capitale sociale della società per un

importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, nonché la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026 per la copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 427, 428, 429 e 430.
I commi 433-436, per l'esercizio di poteri di indirizzo e impulso in relazione alle attività e agli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo 2025, dispongono l'istituzione della Cabina di coordinamento, organo collegiale di cui sono disciplinate la composizione e l'attività, prevedendo in particolare che la Cabina provvede alla verifica del grado di attuazione degli interventi.
I commi 437-438 disciplinano l'assegnazione ai soggetti responsabili di termini per provvedere in caso di inerzia nella realizzazione degli interventi e i successivi poteri surrogatori in caso di perdurante inerzia (nomina di commissari ad acta e poteri sostitutivi), mentre il comma 439 disciplina l'esercizio dei poteri sostitutivi nel caso di dissenso, diniego, opposizione o altro atto equivalente proveniente da un organo di un ente territoriale interessato e il comma 440 le modalità di nomina dei commissari ad acta e i relativi compensi.
Ulteriori disposizioni sono contenute nei commi da 441 a 443. In base al comma 441, le funzioni di rendicontazione degli interventi sono svolte dalla società "Giubileo 2025" che riferisce semestralmente alla Cabina di coordinamento. Il comma 442 disciplina il trasferimento delle risorse su apposito conto di tesoreria intestato alla società "Giubileo 2025". Il comma 443 affida alla società "Giubileo 2025" la predisposizione e l'aggiornamento del cronoprogramma dei pagamenti e disciplina i controlli sugli atti adottati dal Commissario.

L'**articolo 31 del D.L. 4/2022** ha novellato l'art. 1, comma 421, della L. 234/2021 (legge di bilancio per il 2022) al fine di prevedere che il Commissario straordinario per il Giubileo 2025 non è qualificabile come commissario del Governo ai sensi dell'art. 11 della L. 400/1988, non risultando pertanto ad esso applicabile la connessa disciplina.

Con **decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 2022** il Sindaco di Roma pro tempore, Roberto Gualtieri, è stato nominato Commissario straordinario al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell'ambito del territorio di Roma Capitale.

L'**articolo 40 del D.L. 36/2022**, **in corso di conversione**, dispone (al comma 1) che ai fini della realizzazione degli investimenti in materia di "*Caput Mundi - Next Generation EU* per grandi eventi turistici" di cui alla misura M1C3-35-Investimento 4.3 del PNRR, il Ministro del turismo può avvalersi del Commissario Straordinario del Governo nominato al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell'ambito del territorio di Roma Capitale. Il comma 2 apporta una serie di novelle ai commi 420-441 della legge di bilancio 2022 volte a ricomprendere nella disciplina da essi dettata in materia di interventi per il Giubileo 2025, ivi inclusi i compiti del Commissario straordinario e della società "Giubileo 2025", anche gli interventi relativi al richiamato investimento del PNRR.
Relativamente alla misura M1C3-Investimento 4.3 "*Caput Mundi-Next Generation EU* per grandi eventi turistici" del PNRR, si ricorda che il progetto mira ad aumentare il numero di siti turistici accessibili, creare alternative turistiche e culturali valide e qualificate rispetto alle aree centrali affollate, incrementare l'uso delle tecnologie digitali e potenziare le aree verdi e la sostenibilità del turismo. Le risorse stanziate (pari a 500 milioni di euro) sono destinate a rigenerazione e restauro del patrimonio culturale.

L'**articolo 13 del D.L. 50/2022**, **in corso di conversione**, dispone tra l'altro (ai commi 1-5), con riferimento al territorio di Roma capitale, il trasferimento al Commissario straordinario per il Giubileo 2025 - per il periodo del suo mandato - delle competenze regionali in materia

di rifiuti previste dal Codice dell'ambiente (adozione del piano rifiuti, regolamentazione dell'attività di gestione dei rifiuti, approvazione dei progetti di nuovi impianti, ecc.). La norma attribuisce al Commissario, sentita la regione Lazio, il potere di provvedere tramite ordinanza in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, delle disposizioni del codice dei beni culturali e del paesaggio nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'UE.
Il comma 6 dell'art. 13 novella il comma 423 della legge di bilancio 2022 al fine di modificare, introducendo una normativa di maggior dettaglio, la disciplina in ordine ai contenuti del "programma dettagliato" predisposto dal commissario straordinario. In particolare, in luogo della previgente previsione secondo cui per ogni intervento il "programma dettagliato" individua il cronoprogramma procedurale, viene introdotta una più articolata elencazione dei contenuti del medesimo programma, cui è demandato il compito di individuare altresì (oltre al cronoprogramma procedurale) il soggetto attuatore e la percentuale dell'importo complessivo lordo dei lavori che in sede di redazione o rielaborazione del quadro economico di ogni singolo intervento deve essere riconosciuta alla società «Giubileo 2025». La novella precisa altresì che l'ammontare di tale percentuale è determinato in ragione della complessità e delle tipologie di servizi affidati alla società «Giubileo 2025» e non può superare il 2% dell'importo complessivo lordo dei lavori ovvero la percentuale prevista dalla normativa applicabile tenuto conto delle risorse utilizzate a copertura dei suddetti interventi.

Articolo 2
(Misure urgenti in materia di dighe)

L'**articolo 2** prevede l'adozione di un regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe (comma 1) e dispone incentivi economici a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza (commi 2 e 3).
L'intervento in esame è volto a ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché a rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio.

Il **comma 1** dell'articolo 2 provvede a sostituire il **comma 1** dell'**articolo 2** del **D.L. 507/1994** (Misure urgenti in materia di dighe), al fine di prevedere l'emanazione di un **decreto del Ministro delle infrastrutture** e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata per l'adozione di un **regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe**, contenente, in particolare, le seguenti disposizioni:
a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;
c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;
d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;
e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;
f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;
g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;
h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.
Il previgente comma 1 dell'art. 2 del D.L. 507/1994 prevedeva, differentemente dal nuovo testo in esame, un termine temporale per l'adozione del previsto regolamento (entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge medesimo), e non considerava il tema della dismissione delle dighe. Il precedente testo prevedeva inoltre che entro sei mesi dall'emanazione del regolamento medesimo, le regioni adottassero un regolamento che disciplinasse il procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e sull'esercizio delle dighe di loro competenza, con opportuno riferimento alle prescrizioni del predetto regolamento.
La finalità dell'intervento in esame è quella di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio.
Tra le misure previste dal PNRR in materia di acque, si segnalano in particolare gli investimenti in **infrastrutture idriche** primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico (M2-C4.4-I.4.1) a cui sono destinati **2 miliardi di euro**, nonché la linea di investimento per la **riduzione delle perdite nelle reti** di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (M2-C4.4-I.4.2) a cui sono destinati **900 milioni di euro**.

Il **comma 2** prevede che, a **decorrere dall'anno 2022**, le risorse previste dall'art. 2, comma 172, del D.L. 262/2006 confluiscano, per una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il **riconoscimento di incentivi** a favore dei **dipendenti di livello non dirigenziale** in servizio nelle articolazioni previste all'art. 2, comma 171, del D.L. 262/2006, per lo **svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica** sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza.
Il comma 2 prevede, inoltre, che il riconoscimento degli incentivi sia effettuato sulla base delle modalità e dei criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo.
Il comma 2 prevede, inoltre, che gli incentivi corrisposti comprendono anche gli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 50 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.
Il **comma 3** destina fino al 4 per cento delle risorse previste e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, alle **spese di missione** del personale impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

La relazione illustrativa precisa che il personale afferente alla Direzione generale competente in materia di dighe del Ministero delle infrastrutture è composto da 91 unità

di livello non dirigenziale, da 7 dirigenti di livello non generale e da un dirigente di livello generale. Nell'ambito di tale personale coloro che svolgono funzioni tecniche sono pari a 66 unità. La relazione sottolinea altresì che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma 172, secondo periodo, del decreto-legge n 262 del 2006, restano acquisiti al bilancio dello Stato - siano destinate a finanziare un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi.

Il comma 171 dell'art. 2 del D.L. 262/2006, come modificato dall'art. 2, comma 3, del D.L. 121/2021, ha provveduto a trasferire al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i compiti e le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe (RID, vedi *infra*), soppresso dal precedente comma 170, da esercitarsi ad opera delle articolazioni amministrative individuate con il regolamento di organizzazione del Ministero medesimo.
Per effetto dell'emanazione del D.P.C.M. 23 dicembre 2020, n. 190, che ha previsto il Regolamento recante l'organizzazione dell'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, successivamente integrato e modificato dal D.P.C.M. 24 giugno 2021, n. 115, è stato adottato il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 30 novembre 2021, n. 481, recante il Regolamento sulla rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, individuando nello specifico le attribuzioni conferite alla **Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche**, articolata in otto uffici di livello dirigenziale non generale, denominati divisioni.
L'art. 2, comma 172, del D.L. 262/2006 stabilisce che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe (vedi *infra*) sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi prevista dall'art. 12, comma 1, lettere b) e c), del D.P.R. 136/2003, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
Il D.P.R 136/2003, recante il Regolamento concernente l'organizzazione, i compiti ed il funzionamento del Registro italiano dighe – RID, emanato in attuazione dell'art. 91 del D. Lgs 112/1998, specifica, all'art. 12, che le entrate dell'ex RID sono individuate su tre fonti: finanziamento statale (lett. a)), entrate per prestazioni o convenzioni svolte dalle amministrazioni tecniche statali (lett. b)) e quote di iscrizione effettuate dai concessionari, dai proprietari, e dai gestori delle dighe (lett. c)).
Il D.lgs. 112/1998 affida alla competenza statale (art. 91) la vigilanza sulle opere di sbarramento e sulle dighe di ritenuta o traverse (di seguito denominate dighe) che superino i 15 metri di altezza o che determinino un volume di invaso superiore a 1.000.000 di metri cubi (cosiddette 'grandi dighe'), mentre affida alla competenza regionale (art. 89) la vigilanza sulle dighe di altezza inferiore o uguale a 15 metri, con un volume di invaso inferiore o uguale a 1.000.000 di metri cubi (cosiddette 'piccole dighe').
Rispetto alle "grandi dighe", il Ministero, attraverso la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche, svolge attività di approvazione tecnica dei progetti e vigilanza sulla costruzione e sulle operazioni di controllo spettanti ai concessionari sulle grandi dighe. Il D. Lgs. 112/1998 (art. 91) ha soppresso il Servizio Nazionale Dighe (SND) trasformandolo in **Registro Italiano Dighe (RID)** e trasferendo al RID tutti i compiti

attribuiti dalle disposizioni precedenti al Servizio Nazionale Dighe. Il D.L. 262/2006 (art. 2, commi 170-176) ha poi soppresso il Registro Italiano Dighe trasferendone i compiti e le attribuzioni al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili dei Trasporti (MIMS).
Le dighe di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai fini della vigilanza e controllo per la sicurezza, sono 531 a febbraio 2021, di cui: 373, ovvero circa i tre quarti del totale, sono in esercizio senza condizioni; 158 sono in esercizio condizionato o non in esercizio, così articolate: 42 in esercizio limitato per motivi tecnici; 74 in esercizio sperimentale; 7 in costruzione o con lavori di costruzione conclusi ma con invasi sperimentali non avviati; 35 fuori esercizio per motivi tecnici.
Per ulteriori approfondimenti si rinvia al Cap. III "Infrastrutture per i servizi di rete" del Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 2019-2020, pubblicato nel mese di luglio 2021.

Articolo 3, commi 1-4
(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

L'**articolo 3,** nei commi da **1** a **4,** istituisce un **fondo** per il finanziamento di opere di adeguamento infrastrutturale delle **Capitanerie di Porto – Guardia Costiera** e disciplina alcuni aspetti procedurali relativi all'individuazione, all'approvazione ed alla realizzazione degli interventi.

L'articolo 3, comma 1, prevede l'istituzione di un **fondo** destinato ad assicurare la **funzionalità** delle **Capitanerie di Porto** – **Guardia Costiera** anche mediante la realizzazione di interventi di adeguamento infrastrutturale – da realizzarsi in un arco temporale superiore ai **dieci anni** – aventi ad oggetto:

- la **costruzione** di nuove sedi e infrastrutture;
- la **ristrutturazione**;
- l'**ampliamento**;
- il **completamento**;
- l'esecuzione di interventi **straordinari**;
- l'**efficientamento energetico**;
- l'acquisto degli **arredi**;
- il **miglioramento antisismico** delle sedi e infrastrutture già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle **confiscate** alla criminalità organizzata.

È espressamente **escluso**, peraltro, che tali interventi possano riguardare immobili in **locazione passiva** alle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Il fondo, istituito nello stato di previsione del **MIMS**, ha una dotazione di:

- **1,3 milioni** di euro per l'anno **2022**;
- **500 mila** euro per l'anno **2023**;
- **6,4 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal **2024** al **2026**, e
- **4,4 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal **2027** al **2036**.

Quanto alle modalità di utilizzo delle predette risorse, il comma 1, in fine, contiene **tre rinvii** normativi:

a) innanzitutto, in riferimento a quelle tra le citate opere di edilizia che siano considerate **opere destinate alla difesa militare**, è stabilito che si applichi l'articolo **33**, comma 1, della legge n. **166** del **2002** (recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti).

L'**articolo 33**, rubricato "Disposizioni in materia di Capitanerie di Porto - Guardia Costiera", **equipara alle opere destinate alla difesa militare le opere di edilizia relative a** fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle **Capitanerie di Porto - Guardia Costiera**, comprese quelle per sistemi di controllo dei traffici marittimi.
Tanto, ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del **regolamento** di disciplina dei procedimenti di **localizzazione** delle opere di **interesse statale** (d.P.R. n. **383** del **1994**). Più nel dettaglio, ai sensi di tale previsione normativa, per le **opere pubbliche sia** che debbano essere eseguite da amministrazioni **statali** o che, comunque, insistano su aree del demanio statale, **sia** di **interesse statale** che debbano essere realizzate dagli enti istituzionalmente competenti, l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, **è effettuato** dallo **Stato** d'intesa con la regione interessata, entro il termine di **sessanta giorni** dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente. **A tale disciplina fanno, tuttavia, eccezione le opere destinate alla difesa militare.**
L'articolo 33 conferma, peraltro, che, qualora tali opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree **vincolate**, restano ferme le autorizzazioni di competenza del MIBAC (oggi, **MIBACT**) ai sensi dell'allora vigente Testo unico in materia di beni culturali e ambientali, decreto legislativo n. 490 del 1999.
Com'è noto, oggi il riferimento è al **nuovo Codice dei beni culturali e del paesaggio** di cui al decreto legislativo n. **42** del **2004**, che ha espressamente abrogato il precedente, disciplinando agli articoli 146 e seguenti l'istituto dell'**autorizzazione paesaggistica**;

b) per la disciplina delle **procedure di affidamento**, viene fatto espressamente rinvio alle disposizioni di cui alla **parte II**, **titoli III** e **IV**, del decreto-legge n. **77** del **2021** (cosiddetto decreto semplificazioni).

Il decreto-legge n. 77 del 2021 reca misure in materia di *governance* del PNRR e la sua **parte II** (articoli da 17 a 67) contiene le disposizioni finalizzate al rafforzamento delle strutture amministrative, nonché all'accelerazione e allo snellimento delle procedure.
I Titoli III (articoli da 44 a 46) e IV (articoli da 47 a 56-*quater*), richiamati nell'articolato, disciplinano, rispettivamente, la procedura speciale istituita per alcuni progetti PNRR e, in generale, la disciplina dei contratti pubblici.
Rinviando al relativo *dossier* di documentazione per ogni approfondimento, si segnala in sintesi l'oggetto delle previsioni cui è fatto riferimento:

- **semplificazioni procedurali** in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e modifiche alla funzionalità del **Consiglio superiore dei lavori pubblici**, nonché alla disciplina del **dibattito pubblico** (articoli da 44 a 46);
- misure in materia di **pari opportunità** e **inclusione lavorativa** nei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR (articolo 47) e di tutela della **concorrenza** (articolo 47-*quater*);
- **semplificazioni** procedurali in materia di **affidamento** ed **esecuzione** dei **contratti PNRR** (articoli 48 e 50) anche aventi ad oggetto infrastrutture energetiche lineari (articolo 48-*bis*) e modifiche alla disciplina del **subappalto** (articolo 49);
- semplificazioni degli **acquisti** di beni e servizi **informatici** e in materia di procedure di ***e-procurement*** (articolo 53);
- misure di **semplificazione** e **accelerazione** in materia di realizzazione delle infrastrutture **ferroviarie** e di **edilizia giudiziaria** (articolo 53-*bis*), **scolastica** (articolo 55) e **sanitaria** (articolo 56);
- **estensione** dell'Anagrafe **antimafia** degli esecutori agli interventi per la ricostruzione nei comuni dell'Abruzzo interessati dal sisma del 2009 (articolo 54);
- **semplificazioni** in materia di **incasso** degli assegni di pagamento (articolo 55-*ter*);

c) infine, è richiamata la disciplina di cui all'**articolo 15** della legge sul procedimento amministrativo, n. **241** del **1990**, in relazione all'esercizio della funzione di stazione appaltante da parte dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di appositi accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

L'articolo **15** consente alle amministrazioni pubbliche di concludere **accordi** tra loro per disciplinare lo svolgimento in **collaborazione** di attività di interesse **comune**, nel rispetto, per quanto possibile, delle previsioni di cui all'articolo **11**, commi 2 e 3 (vale a dire, la forma **scritta** *ad substantiam* a pena di nullità, l'applicazione dei **princìpi** del codice civile in materia di obbligazioni e contratti nel limite della compatibilità e la sottoposizione al regime dei **controlli** previsti per i provvedimenti amministrativi).
La **giurisprudenza amministrativa** (per tutte, si veda la pronuncia del Consiglio di Stato, sezione III, n. 6034 del 25 agosto 2021) è consolidata nell'affermare che l'**interesse comune** di cui alla previsione normativa sussiste ogniqualvolta la funzione o il servizio pubblici siano comuni agli enti stipulanti, **nonché** quando si realizzi – più in generale – una **collaborazione istituzionale** per lo svolgimento di attività di interesse pubblico comuni, **purché** prive di natura patrimoniale e neanche astrattamente reperibili presso privati.

Le amministrazioni che concludono tali accordi operano in posizione di sostanziale **equiparazione** (al pari di privati che sottoscrivono un contratto) e da ciò discende che nessuna di esse può appropriarsi unilateralmente di una delle attività funzionali disciplinate. In altri termini, deve risultare **assente** ogni connotazione **imprenditoriale** o **lucrativa** dell'operazione, e quindi sono da ravvisarsi istituti giuridici diversi quando – a titolo esemplificativo – un'amministrazione intenda avvalersi delle prestazioni dell'altra, dietro il pagamento di un corrispettivo.

Il **comma 2** dell'articolo reca alcune previsioni relative alle fasi di individuazione, approvazione e realizzazione degli interventi in commento.
Più nel dettaglio, è innanzitutto stabilito che l'**approvazione** dei progetti delle opere di cui al comma 1 **equivale** ad ogni effetto a **dichiarazione di pubblica utilità**, nonché di **urgenza** ed **indifferibilità** degli interventi previsti.

L'effetto principale della dichiarazione di pubblica utilità è quello di **autorizzare** l'esercizio del **potere ablatorio** da parte dell'ente competente e, quindi, preludere all'adozione del **provvedimento di esproprio**.
I riferimenti normativi sono al Titolo II, Capo III (articoli 12 e seguenti) del Testo unico in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al d.P.R. n. **327** del **2001**.

Quanto all'**elenco** degli interventi da realizzare, esso:

- è **predisposto** dal Comando generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;
- **contiene**, tra l'altro, l'individuazione e la **localizzazione** degli interventi da eseguire, nonché i **parametri progettuali** da rispettare;
- è **approvato** dal **MIMS** con proprio **decreto**, di concerto con il MEF e sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio. Esso dovrà essere adottato entro **sei mesi** dall'entrata in vigore del presente decreto-legge;
- è **comunicato** alle competenti **Commissioni parlamentari** entro **trenta giorni** dalla sua approvazione.

Ai sensi del successivo **comma 3**, tale elenco riporta il **codice unico di progetto** (CUP) per ogni intervento ed il **monitoraggio** degli interventi avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo n. 229 del 2011.

Il **CUP** è stato introdotto dall'articolo 11 della legge n. 3 del 2003 (recante disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione) con la funzione di consentire l'**identificazione** univoca dei progetti d'investimento pubblico ed il funzionamento del sistema di **monitoraggio** degli investimenti pubblici – MIP.
Il CUP è rilasciato, su richiesta delle amministrazioni e dei soggetti aggiudicatori, **obbligatoriamente** per tutta la "**spesa per lo sviluppo**", quindi per lavori

pubblici, servizi, incentivi ad attività produttive o privati, eccetera, così come per gli interventi finanziati da **fondi europei** come i Fondi strutturali e di investimento – ESIF ed il Fondo di sviluppo e coesione – FSC.
Grazie ad esso, è garantita la **trasparenza** e la **tracciabilità dei flussi finanziari**, sia per prevenire il rischio di infiltrazioni criminali, sia per assicurare il monitoraggio finanziario delle grandi opere – **MGO**.
A tal proposito, è stato istituito, dalla legge n. 144 del 1999, il citato sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici – **MIP**, il più importante sistema di monitoraggio della spesa pubblica mai avviato in Italia.
Esso consente di:

- **individuare** i singoli progetti d'investimento pubblico – come detto – grazie ai CUP;
- rendere disponibili a tutti i sistemi informatici interessati le **informazioni** sulla spesa pubblica e sul monitoraggio dei progetti, in modo **automatico**, **trasparente** e **tempestivo**;
- **razionalizzare** la raccolta dei dati, evitando duplicazioni nelle immissioni.

La relativa disciplina è stata interessata, da ultimo, dalle modifiche apportate con l'articolo 41 del decreto-legge n. **76** del **2020** (cosiddetto decreto semplificazioni), al cui *dossier* di documentazione si rinvia per ogni approfondimento, segnalando in questa sede le **finalità dichiarate** dell'intervento normativo:

- **rafforzare** i sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;
- garantire la **trasparenza** dell'azione amministrativa;
- attuare pienamente i princìpi di **interoperabilità** e **unicità** dell'invio dei dati;
- **semplificare** le modalità di utilizzo del Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici.

Alcune delle informazioni sopra riportate sono tratte dall'approfondimento, che si segnala, pubblicato sul sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE).

Al **comma 2** è, altresì, previsto che il **MIMS riferisca** con cadenza **annuale** alle Commissioni parlamentari competenti sullo stato di **attuazione** degli interventi.

A tal proposito, il legislatore esprime una **preferenza** per alcune modalità di realizzazione di tali interventi, e specificamente per:

- il ricorso ad **infrastrutture demaniali** che possono essere **abbattute** e **ricostruite sullo stesso sedime**;
- la **rifunzionalizzazione** degli **immobili confiscati** alla criminalità organizzata ai sensi del Codice antimafia (decreto legislativo n. 159 del 2011), **anche** procedendo ad **abbatterli** e **ricostruirli**, se economicamente più vantaggioso;
- l'**accasermamento** nel medesimo stabile di comandi o uffici di **diverse** organizzazioni funzionali;

- l'**acquisto**, per il tramite dell'Agenzia del demanio, di **immobili privati**, ivi inclusi quelli già in **locazione** alle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, con conseguente adeguamento;
- il ricorso ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, che possono essere acquisiti anche mediante **permuta** con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

Il **comma 4**, infine, reca la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dal comma 1, disponendo che si provveda:

a) quanto a 500 mila euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del MEF, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS;

b) quanto a 800 mila euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS.

Articolo 3, comma 5
(Ammodernamento parco infrastrutturale dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza)

L'**articolo 3, comma 5** apporta alcune modifiche puntuali alle disposizioni della legge di bilancio per il 2022 (articolo 1, commi 475 e 476) che istituiscono due fondi per la costruzione di nuove caserme e per l'esecuzione di interventi straordinari su quelle già esistenti, rispettivamente, nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'Arma dei Carabinieri e nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per la Guardia di Finanza.

L'articolo 1, **comma 475,** della legge n. 234 del 2021 ha istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero della difesa con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, per un ammontare complessivo di euro 700 milioni in 15 anni.

Il fondo è finalizzato alla realizzazione di un "**programma ultra decennale**" per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e l'**adeguamento antisismico** di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata.

Il "programma" deve essere:

1. predisposto sulla base delle proposte formulate dal Comando generale dell'Arma dei carabinieri e relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare.
2. **approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge di bilancio (al momento il DPCM non risulta adottato);
3. comunicato alle competenti commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del programma.

Per quanto concerne le **priorità/ preferenze di intervento** si prevede che gli interventi del programma vengano realizzati ricorrendo preferibilmente:

1. a stabili demaniali che potranno essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime.
2. alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso;
3. all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali;

4. **all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento**,
5. ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato (lettera f).

Il successivo **comma 476** ha istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con una dotazione di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 40 milioni di euro per l'anno 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, per un ammontare complessivo di euro 340 milioni.
Il fondo è finalizzato alla realizzazione di un "programma ultra decennale" analogo a quello indicato al precedente comma 475, relativamente caserme demaniali per la **Guardia di finanza**. Le previsioni normative stabilite per la gestione delle risorse del Fondo sono simili a quelle previste dal comma 475 per l'Arma dei Carabinieri, con l'eccezione relativa alla differente procedura per l'adozione del "programma". Al riguardo, la lettera e) del comma 476 prevede, infatti, che il "programma" **sia approvato** con **decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio (al momento il decreto non risulta adottato).

Le modifiche apportate dall'articolo 3, comma 5, del decreto-legge in esame sono volte principalmente a:

- rendere la finalità delle disposizioni previste dal comma 475 più generale, riferendola alla "funzionalità dell'Arma dei carabinieri" (nel testo originario era la "funzionalità dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari dell'Arma dei carabinieri";
- espungere, sia nel comma 475 che nel comma 476, ogni riferimento ad un "programma di interventi", sostituendolo più genericamente con un "elenco di interventi", riferito comunque ad un arco temporale ultradecennale;
- ricomprendere, tra gli interventi finanziabili, più genericamente il "**miglioramento** antisismico" anziché richiedere l'adeguamento antisismico (sia nel comma 475 che nel comma 476);
- tra le priorità di intervento, l'acquisto di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri o di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione viene sostituito prevedendo in via generale l'acquisto di immobili privati, **tra cui** quelli già in locazione come sede di presidi territoriali, comandi o reparti;
- nel comma 475, per l'approvazione dell'elenco di interventi relativo agli immobili dell'Arma dei carabinieri non è più richiesto un **decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, bensì un **decreto del Ministro delle**

infrastrutture e della mobilità sostenibili (con le medesime procedure di consultazione e concertazione).

Per approfondire più nel dettaglio le modifiche apportate dall'articolo 3, comma 5, in esame, si veda il seguente testo a fronte.

Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476	**Testo modificato dal decreto-legge**
475. Per assicurare la funzionalità ~~dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari~~ dell'Arma dei carabinieri, quale forza militare di polizia a competenza generale e in servizio permanente di pubblica sicurezza, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione ~~di un programma ultradecennale~~ per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e ~~l'adeguamento~~ antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero della difesa è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:	475. Per assicurare la funzionalità dell'Arma dei carabinieri, quale forza militare di polizia a competenza generale e in servizio permanente di pubblica sicurezza, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione**, in un arco temporale ultradecennale, di interventi** per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e **il miglioramento** antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero della difesa è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:
a) le opere di edilizia previste ~~dal programma~~ sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del capo I del titolo VII del libro secondo del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;	a) le opere di edilizia previste **dall'elenco di interventi** sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del capo I del titolo VII del libro secondo del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;
b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dai titoli	b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dai titoli

Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476	**Testo modificato dal decreto-legge**
III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108; c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241; d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse; e) ~~il programma~~, predisposto sulla base delle proposte del Comando generale dell'Arma dei carabinieri relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto ~~del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta~~ del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione ~~del programma~~; f) gli interventi ~~del programma~~ devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che	III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108; c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241; d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse; e) **l'elenco di interventi**, predisposto sulla base delle proposte del Comando generale dell'Arma dei carabinieri relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione **degli interventi**; f) gli interventi devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso

Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476	**Testo modificato dal decreto-legge**
possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.	sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati**, tra cui quelli** già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.
476. Per assicurare la funzionalità ~~dei servizi di istituto~~ del Corpo della guardia di finanza, quale forza di polizia a ordinamento militare con competenza generale in materia economica e finanziaria, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione ~~di un programma ultradecennale~~ per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e ~~l'adeguamento~~ antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo con una dotazione di	476. Per assicurare la funzionalità dei servizi di istituto del Corpo della guardia di finanza, quale forza di polizia a ordinamento militare con competenza generale in materia economica e finanziaria, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione**, in un arco temporale ultradecennale, di interventi** per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e **il miglioramento** antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo con una dotazione di

Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476	**Testo modificato dal decreto-legge**
40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni: a) le opere di edilizia previste ~~dal programma~~ sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del libro secondo, titolo VII, capo I, del codice di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66; b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dalla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108; c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241; d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse; e) ~~il programma~~, predisposto dal Comando generale della Guardia di finanza e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di	40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni: a) le opere di edilizia previste **dall'elenco di interventi** sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del libro secondo, titolo VII, capo I, del codice di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66; b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dalla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108; c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241; d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse; e) **l'elenco di interventi**, predisposto dal Comando generale della Guardia di finanza e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di

Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476	**Testo modificato dal decreto-legge**
entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione ~~del programma~~; f) gli interventi ~~del programma~~ devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati già sede di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.	entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione **degli interventi**; f) gli interventi devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati**, tra cui quelli** già sede di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

Articolo 3, comma 5-*bis*
(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)

L'**articolo 3, comma 5-*bis*,** introdotto nel corso dell'esame al Senato, dispone che con decreto del MIMS si provveda ad adeguare l'ordinamento interno alle disposizioni di carattere tecnico dettate dall'Organizzazione marittima internazionale – IMO.

L'articolo 3, comma 5-*bis*, inserisce un **nuovo articolo 7-*bis*** nel decreto legislativo n. **164** del **2011**, di attuazione della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, al dichiarato fine di assicurare l'**adeguamento** dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'**Organizzazione marittima internazionale** – **IMO**.

> Com'è noto, l'**IMO** è un istituto specializzato delle Nazioni Unite, la cui competenza investe la sicurezza della navigazione e dei traffici marittimi, nonché la protezione dell'ambiente marino. A tali fini, l'IMO emana atti **non vincolanti** per gli Stati membri, in particolare **raccomandazioni.**
> L'oggetto del decreto legislativo n. **164** del **2011** è appunto individuato, all'articolo 1, nel miglioramento della sicurezza e nella prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera italiana. A tal fine, sono introdotte procedure volte ad assicurare l'**ottemperanza**, da parte dello Stato italiano, ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale.

È stabilito che con decreto del MIMS si provveda a dare attuazione alle disposizioni di ordine **tecnico** contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO che, **alternativamente**:

- abbiano carattere **non obbligatorio**;
- siano **subordinate** alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione, che l'articolo 2 del decreto legislativo n. 164 del 2011 individua nel **MIMS – Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera**.

Articolo 3-*bis*
(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

L'**articolo 3-*bis*,** introdotto nel corso dell'esame al Senato, istituisce nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un **Fondo** con una dotazione di **1,5 milioni** di euro in ciascuno degli anni **2022** e **2023,** per favorire la transizione ecologica del settore della **nautica da diporto**, mediante l'erogazione di **incentivi** finalizzati all'acquisto di **motori elettrici** con contestuale **rottamazione** dei motori alimentati da carburanti fossili.

Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, l'**articolo 3-*bis*** istituisce un **Fondo** nello stato di previsione del **MiTE**, con una dotazione di **1,5 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2022** e **2023**, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione **elettrica**.
Le risorse così stanziate rappresentano la **spesa massima** consentita, entro i cui limiti sono riconosciuti i predetti contributi, sotto forma di **rimborso del 40 per cento** - e comunque **fino a un massimo di 3000 euro** - delle spese sostenute e documentate per l'acquisto di un motore elettrico ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore alimentato da carburanti fossili.
L'erogazione dei contributi avviene nei limiti previsti dal Regolamento (UE) n. 1407/2013, con riferimento all'applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE agli **aiuti** cosiddetti "***de minimis***".

> Il Regolamento (UE) n. 1407/2013 stabilisce le condizioni alle quali le misure di aiuto concesse dagli Stati membri alle imprese **non costituiscono aiuti di Stato** e sono, pertanto, **esenti dall'obbligo di notifica** alla Commissione europea, di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.
> Si tratta, nella sostanza, di aiuti che, per il loro **importo modesto**, risultano comunque **compatibili con il mercato interno** in quanto non suscettibili di falsare o minacciare di falsare la concorrenza.
> In particolare, ai sensi dell'articolo 3 del Regolamento citato, perché si possa parlare di aiuti "*de minimis*" occorre che l'importo complessivo erogato da uno Stato membro a un'impresa unica **non superi**, nell'arco di **tre esercizi finanziari**, **200 mila euro**, che scendono a **100 mila** se l'impresa beneficiaria opera nel settore del trasporto merci su strada per conto terzi. In ogni caso, è espressamente previsto che gli aiuti "*de minimis*" **non** possono essere utilizzati per l'acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci su strada.

Ai sensi del comma 4, l'individuazione dei **criteri**, delle **modalità** e delle **procedure** per l'erogazione degli incentivi, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato, è rimessa ad un **decreto del MiSE**, da adottarsi entro **sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il **MiTE**, con il **MIMS** e con il **MEF**.

Infine, il comma 5 reca la **copertura finanziaria**, disponendo che agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo si provvede a valere sul fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del MEF per il 2022, utilizzando l'accantonamento relativo al MiTE.

Articolo 4, commi 1-3
(Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)

L'**articolo 4,** commi da **1** a **3,** da un lato, **autorizza** il Commissario straordinario a realizzare un **ulteriore** punto di **attracco** nella laguna di **Venezia** al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica per il 2022; dall'altro, reca un'**autorizzazione di spesa** in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'**adeguamento delle banchine** dei porti di **Monfalcone** e **Trieste**.

L'articolo 4, comma 1, introduce delle disposizioni finalizzate a garantire lo svolgimento dell'**attività crocieristica** per il **2022** nella laguna di **Venezia**.
Il **Commissario straordinario** nominato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021 (cosiddetto decreto "**grandi navi**") è, infatti, autorizzato a realizzare – secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2 – un ulteriore punto di **attracco temporaneo** nell'area di **Chioggia**.

Ai sensi dell'**articolo 2, comma 1,** del decreto-legge n. **103** del **2021** (recante misure urgenti in materia di tutela delle vie d'acqua d'interesse culturale, salvaguardia di Venezia e tutela del lavoro, al cui *dossier* si rinvia), il **Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** è nominato **Commissario straordinario** ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 del decreto-legge n. **32** del **2019** (cosiddetto decreto "**sblocca cantieri**", qui il *dossier* per ogni approfondimento).
Il compito che gli è affidato consiste nel procedere – previa valutazione di impatto ambientale e garantendone la coerenza con le indicazioni del **Piano morfologico e ambientale** della laguna di Venezia – alla **progettazione**, all'**affidamento** e all'**esecuzione** dei seguenti interventi:

a) realizzazione di non più di cinque punti di attracco temporanei nell'area di **Marghera**, di cui **due disponibili già per la stagione crocieristica 2022**, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25 mila GT;
b) **manutenzione** dei canali esistenti;
c) interventi accessori per il **miglioramento dell'accessibilità nautica** e della **sicurezza** della navigazione.

Il successivo **comma 3** dispone che, ferme restando le previsioni di cui al citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, il Commissario straordinario, al fine di assicurare la **celere realizzazione** degli interventi, può:

- rilasciare, modificare o integrare le **autorizzazioni** in materia di operazioni portuali e fornitura del lavoro portuale temporaneo, nonché le **concessioni** di aree e banchine previste, rispettivamente, dagli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84 del 1994 (di riordino della legislazione in materia portuale);
- disciplinare l'**utilizzo dei beni** demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione di detti interventi.

Qualora, poi, la realizzazione degli interventi di cui al comma 1 comporti la necessità di una **variante** al piano regolatore portuale - ferma restando la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (**VAS**), da espletare, peraltro, entro i termini **dimezzati** previsti dal comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 - l'approvazione dei progetti da parte del Commissario straordinario, d'intesa con il Presidente della regione Veneto, ha **effetto di variante**.
Da ultimo, e in ulteriore **deroga** alla disciplina di cui alla legge n. 84 del 1994, gli eventuali adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale, occorrenti per la realizzazione degli interventi, sono **approvati** dal Commissario straordinario con proprio provvedimento.

Il nuovo punto di attracco sarà destinato anche alle navi che effettuano servizi di **trasporto passeggeri** e che abbiano una **stazza lorda** pari o superiore a *25 mila GT* (*gross tonnage*).

Per ogni approfondimento in materia, si rinvia al testo della **Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi con annessi**, adottata a Londra il 23 giugno 1969, ed alla legge italiana di ratifica ed esecuzione n. 958 del 1973.

Per l'esecuzione dell'opera è previsto un **limite** di spesa di **1 milione** di euro per il 2022, al cui onere, ai sensi del successivo **comma 3**, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del MEF, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS.

Infine, è stabilito che il Commissario straordinario deve provvedere ad indicare, in sede di **relazione periodica** di cui all'articolo 2, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 103 del 2021:

- lo **stato di realizzazione** dell'intervento e
- le **iniziative** adottate e da intraprendere,

anche in funzione delle eventuali **criticità** rilevate nel corso del processo di realizzazione.

A norma dell'articolo 2, comma 2-*bis*, citato, il Commissario straordinario è tenuto ad inviare al **MIMS** - entro il 31 marzo 2022 e, successivamente, con cadenza **semestrale** - una relazione **dettagliata** sugli interventi eseguiti, contenente le informazioni appena riportate. Essa è, poi, trasmessa alle **Camere** da parte del Ministro IMS.

Il **comma 2** reca, a sua volta, un'**autorizzazione di spesa**, nel limite complessivo di **675 mila euro** per ciascuno degli anni **2022** e **2023**, per consentire all'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale** di procedere

all'**adeguamento funzionale** e **strutturale** delle banchine dei porti di **Monfalcone** e **Trieste**.
La finalità per cui è disposto l'intervento è garantire un'organizzazione efficace del traffico **crocieristico** e migliorare la **qualità** dei servizi ai passeggeri.
L'erogazione delle risorse è **subordinata**, tuttavia:

- alla **corretta** alimentazione dei sistemi **informativi** della Ragioneria generale dello Stato;
- alla **comunicazione** al MEF del codice unico di progetto (**CUP**) di ciascun intervento e del relativo **cronoprogramma** procedurale.

In forza del **comma 3**, alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS.

Articolo 4, commi 1-*bis*-1-*quater*
(Interventi per la Laguna di Venezia e disciplina del relativo Piano morfologico e ambientale)

L'**articolo 4, commi 1-bis-1-quater, introdotti nel corso dell'esame al Senato,** disciplinano:
- la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia;
- l'approvazione, da parte dell'Autorità per la Laguna, del nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia, da aggiornare ogni sei anni. Sono altresì disciplinati i contenuti e le finalità di tale nuovo piano e viene stabilito che, nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna, lo stesso è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino Alto-Adige-Friuli Venezia-Giulia.

Il **comma 1-*bis*** integra il testo del comma 4-*ter* dell'art. 2 del D.L. 103/2021 che, nel testo vigente, si limita a fissare il termine del 31 dicembre 2021 per l'approvazione dell'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia.
L'integrazione in questione prevede l'aggiunta di un periodo secondo cui, **in caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento** del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine succitato e **nelle more** della conclusione di detto procedimento:

- il "**Commissario straordinario** per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia", previsto dal comma 1 dell'art. 2 del D.L. 103/2021, **provvede a realizzare gli interventi** previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'art. 1 della legge 171/1973. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

  Si ricorda che l'art. 2, comma 1, del D.L. 103/2021 dispone che il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è nominato Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, commi da 1 a 4, del D.L. 32/2019 (c.d. sblocca cantieri), con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi, previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia, e garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia, e successivi aggiornamenti:

  a) realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;

  b) manutenzione dei canali esistenti;

c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Ulteriori interventi sono previsti dai commi 1-3 dell'articolo in esame, alla cui scheda di lettura si rinvia.

- il **Provveditorato Interregionale** per le Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino Alto-Adige-Friuli Venezia-Giulia **provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE** alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché di quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'art. 1 della legge 171/1973. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi semplificata (cioè indetta ai sensi dell'art. 14-bis della legge 241/1990). Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.

In relazione ai richiamati principi recati dall'art. 1 della legge 171/1973, si ricorda che tale articolo dispone, tra l'altro, che "la Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione".
In relazione all'iter del succitato piano morfologico della laguna di Venezia (PMLV), in risposta all'interrogazione 5/08106, resa nella seduta del 18 maggio 2022, si legge che "l'aggiornamento del Piano PMLV è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, il cui esito è il Decreto di parere di VAS D.M. n. 101 del 21 marzo 2018, che evidenziava numerose criticità, fra cui la principale era che la gestione dei sedimenti all'interno della laguna fosse vincolata all'emanazione del nuovo Protocollo Fanghi, criticità da affrontare prima di procedere all'Aggiornamento del Piano Morfologico. Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, con nota prot. MATTM/751/2021, ha trasmesso il documento «Aggiornamento del Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia (PMLV), Adeguamento al Parere del MATTM Dm 101 del 21/03/2018». In data 4 maggio 2022 la Commissione Tecnica di Verifica di impatto Ambientale VIA-VAS ha emesso il parere n. 341 … con cui si ribadisce quanto è stato indicato nel Decreto di parere VAS del 2018, ovvero che il Decreto Fanghi costituisce un atto presupposto per la verifica dell'aggiornamento del Piano stesso".
Nell'interrogazione 5/08411 (presentata nella seduta del 12 luglio 2022) si legge inoltre che "in un'intervista rilasciata al Gazzettino di Venezia, lo scorso 26 giugno 2022, il presidente della Commissione Via-Vas, Massimiliano Atelli, rispondendo alla domanda su come si dovesse procedere dopo la bocciatura del Piano, ha dichiarato che: «aggiornare è muoversi dentro una impostazione precedente, reimpostare è darsi una nuova impostazione, nella quale cercare e trovare le risposte a tutte le questioni di fondo»". Nella risposta a tale interrogazione viene ricordato, in relazione all'iter del c.d. decreto fanghi, che "l'11 maggio scorso è stato acquisito il concerto di tutti i Ministeri

interessati e il successivo giorno 13 lo schema di decreto è stato trasmesso alla regione Veneto per l'acquisizione della prescritta intesa e, successivamente, inviato al Consiglio di Stato. Il Consiglio di Stato ha reso il parere interlocutorio n. 1164 del 5 luglio scorso formulando alcune osservazioni. In particolare, ha suggerito tra l'altro di considerare l'opportunità di costituire un'unica procedura autorizzatoria all'interno della quale si esamini, in una prima fase, la caratterizzazione dei sedimenti e, in caso di esito favorevole, si autorizzi la movimentazione nella seconda e conclusiva fase. Il predetto Organo ha altresì raccomandato una serie di riformulazioni parziali del testo, connesse alla costruzione del procedimento autorizzatorio, anche per quanto concerne gli Allegati tecnici, allo scopo di coordinerei contenuti riferibili alla fase preliminare della caratterizzazione e classificazione dei sedimenti e quelli riferibili alla successiva fase della movimentazione e gestione".

Il **comma 1-ter** dispone che, per le finalità di cui all'art. 1 della legge 171/1973 (v. *supra*), **l'Autorità per la Laguna** - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'art. 95, comma 1, del D.L. 104/2020 (si rinvia in proposito alla scheda di lettura dei commi 1-3 dell'articolo in esame), nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, **approva il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia** finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia è **aggiornato ogni sei anni** e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interramento dei canali, impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;
b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale.
c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

Il **comma 1-quater** dispone che, **nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna** - Nuovo Magistrato alle acque, **il nuovo Piano Morfologico** della Laguna di Venezia (previsto dal comma precedente) **è approvato dal Provveditorato Interregionale** per le Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino Alto-Adige-Friuli Venezia-Giulia.

Articolo 4, commi 4 e 5
(Autorità per la Laguna di Venezia)

L'**articolo 4, comma 4,** prevede che l'Autorità per la Laguna di Venezia sia ridenominata "**Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque**". Sono inoltre previste modifiche puntuali alla disciplina inerente ai **compiti** dell'Autorità. Prevede altresì che alla **nomina del Presidente** dell'Autorità si proceda d'intesa con il **Sindaco della Città metropolitana di Venezia** e che lo statuto sia adottato dal Presidente dell'Autorità, **sentiti il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia**.
Il **comma 5** inserisce tra i **compiti del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia di Venezia** l'eventuale rimodulazione delle risorse stanziate per l'attuazione degli interventi pianificati.
Nel corso dell'esame presso il Senato, è stato inserito il **comma 4-*bis***, concernente i criteri di determinazione del **compenso del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale**.

L'**articolo 4, comma 4**, propone modifiche all'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 (convertito dalla legge n. 126 del 2020) recante misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e l'istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia.
Per una sintesi del contenuto dell'art. 95 e per il testo a fronte delle novelle recate dal decreto-legge in esame, si veda *infra*.

La **lettera *a)*** del **comma 4** cambia la **denominazione** dell'Autorità per la Laguna di Venezia in "**Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque**".
In base al comma 2 dell'art. 95 qui novellato, all'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché **le funzioni già attribuite al Magistrato alle Acque** e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90 (convertito dalla legge n. 114 del 2014).

La novella recata dalla **lettera *b)*, numero 1),** consente all'Autorità di sottoscrivere gli **accordi per l'esercizio in comune di attività di interesse comune da parte di amministrazioni diverse,** disciplinati dall'art. 15 della legge n. 241 del 1990, per l'esercizio delle funzioni attribuite alla medesima Autorità.
L'art. 15 della citata legge n. 241 del 1990 stabilisce che gli accordi tra le pubbliche amministrazioni, qui richiamati, debbano essere motivati e stipulati, a pena di nullità,

per atto scritto, salvo che la legge disponga altrimenti e che ad essi si applicano, ove non diversamente previsto, i principi del codice civile in materia di obbligazioni e contratti, in quanto compatibili. Gli accordi sostitutivi di provvedimenti sono soggetti ai medesimi controlli previsti per questi ultimi. Inoltre, tali accordi sono da sottoscrivere in forma elettronica ai sensi del comma 2-*bis* del medesimo art. 15.

I **numeri da 2) a 7)** della **lettera *b)*** recano puntuali modifiche alle funzioni dell'Autorità, elencate dal comma 2 dell'art. 95 citato.
Secondo il testo novellato l'Autorità provvede al coordinamento degli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare, laddove il testo previgente prevedeva, oltre al coordinamento, l'**alta sorveglianza** su tali interventi (lettera *c)* del comma 2 dell'art. 95).
La novella alla lettera *e)* del citato comma 2 prevede che l'attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare, già posta in capo all'Autorità dal testo previgente, sia ora una **facoltà** dell'Autorità medesima.
Ulteriore novella specifica che la **riscossione** da parte dell'Autorità delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare sia svolta dall'Autorità solo **in relazione ad attività di propria competenza** (modifica della lett. *i)*).
Si modifica quindi la lettera *l)*, stabilendo che l'Autorità provveda alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei **canoni relativi agli scarichi industriali**, laddove il testo previgente faceva riferimento in via generale ai canoni dovuti per i canoni degli scarichi reflui in laguna. Si prevede che le **autorizzazioni** degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, siano rilasciate **previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia**. I relativi **canoni**, determinati in base al consumo idrico, **sono introitati direttamente dal comune di Venezia.**
La novella alla lettera *q)* sul prelievo in laguna di sabbia, fango e altri "**materiali**" (in sostituzione della parola "materie") è di carattere terminologico.
Infine, ulteriore modifica (alla lettera *s)*) stabilisce che i pareri espressi dall'Autorità sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna, siano **obbligatori**.

La **lettera *c)*** modifica il comma 5 dell'art. 95, sul **Presidente dell'Autorità**. Tale comma 5 prevede, tra l'altro, che il Presidente sia nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica. Nel testo previgente tale nomina era effettuata "sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia". Il testo come novellato richiede **l'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia**.
La **lettera *d)*** modifica il comma 6 dell'art. 95. Vi si prevede, tra l'altro, che il Presidente sottoponga alla **"preventiva" (secondo la specificazione introdotta**

dalla novella in esame) valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità.
Il **Comitato di gestione** è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia. I componenti sono nominati per tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto.

La **lettera *e)***, modificando il comma 7 dell'art. 95, stabilisce che i componenti del **Comitato consultivo** siano scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza "**anche**" (**secondo la specificazione introdotta dalla novella**) in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente.
I sette componenti del **Comitato consultivo** sono nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali.

La **lettera *f)***, novellando il comma 9, stabilisce che, in sede di prima applicazione, lo statuto dell'Autorità sia adottato dal Presidente dell'Autorità, **sentiti, secondo l'integrazione recata dalla novella, il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia**. Lo statuto è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Ulteriore novella al medesimo comma 9 stabilisce che **l'Autorità si avvalga del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato** (nel testo previgente si stabiliva che l'Autorità potesse avvalersi di tale patrocinio).
La **lettera *g)*** modifica il comma 27-*bis*. Quest'ultimo prevede l'emanazione di un decreto ministeriale che disciplini le modalità del procedimento da seguire per il rilascio dell'autorizzazione per la movimentazione in aree "**di mare**" **(tale specificazione è stata espunta dalla novella in esame)** ubicate nel contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei relativi fondali. Il comma 27-*quinquies*, **come modificato dalla lettera *h)***, stabilisce che sulle domande di autorizzazione per la suddetta attività di movimentazione è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato

interregionale delle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, che si esprime entro il termine di **trenta giorni** (in luogo dei sessanta giorni previsti dal testo vigente prima della modifica in esame).

Il **comma 4-*bis*, introdotto dal Senato,** reca una disposizione inerente ai criteri di determinazione del compenso del **Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar S.c.ar.l.** previsto dall'art. 95, comma 18, del decreto-legge n. 104 del 2020 (come convertito dalla legge n. 126 del 2020). Tale comma 18 stabilisce che il decreto ministeriale di nomina del Commissario liquidatore determini il compenso sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14.
L'art. 8 del citato decreto legislativo n. 14 del 2010 disciplina i **compensi degli amministratori giudiziari**, demandando ad un DPR le modalità di calcolo e liquidazione dei compensi medesimi, sulla base di "norme di principio" definite nel medesimo art. 8. In attuazione di tale disposizione è stato emanato il DPR n. 177/2015.
Il comma in esame specifica che, nella determinazione del compenso in questione, si debba fare specifico riferimento ai criteri per la determinazione del compenso contenuti nell'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6 primo periodo, 7, 8 e 9 del citato DPR n. 177.
La disposizione in esame, quindi, richiama l'applicazione degli specifici commi indicati, escludendo l'applicazione dei seguenti criteri dettati dall'art. 3, ai commi invece non espressamente richiamati: il compenso supplementare dovuto all'amministratore giudiziario che assiste il giudice per la verifica dei crediti (art. 3, comma 3); gli ulteriori compensi dovuti all'amministratore giudiziario pari al 5 per cento sugli utili netti e dello 0,50 per cento sull'ammontare dei ricavi lordi conseguiti (comma 4); maggiorazioni del compenso per talune tipologie di gestione, nel caso di sequestro patrimoni che comprendono beni rientranti in più categorie, in relazione alla complessità della gestione stessa (comma 6, secondo periodo).

Il **Consorzio Venezia Nuova (CVN)** è stato costituito nel 1982, originariamente tra quattro imprese (Italstrade, Grandi Lavori Fincosit, Società italiana per Condotte d'Acqua e Mazzi Impresa Generale di Costruzioni), «per la realizzazione, in regime di concessione o di appalto, degli interventi promossi dalle Amministrazioni dello Stato ed Enti pubblici centrali e locali per la salvaguardia di Venezia, in particolare e non limitativamente a quelli previsti della legge 26 aprile 1973, n. 171, degli interventi per opere di regolazione dei livelli marini in laguna, di marginamenti lagunari, di opere portuali in Venezia e nelle zone prossime, di opere marittime e di difesa del litorale, di bonifica di consolidamento e sistemazione di ponti, canali e fondamenta sui canali, di sistemazione di corsi d'acqua naturali ed artificiali» (art. 3 dello Statuto allegato all'Atto costitutivo del 27 ottobre 1982).

Ad esso si sono successivamente aggregate altre grandi aziende pubbliche e private (tra le quali Italmpresit e Italstrade), consorzi e cooperative.

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 798/1984, il CVN è stato individuato come il soggetto idoneo cui affidare la realizzazione degli interventi più significativi di competenza dello Stato, di cui all'art. 3, comma 1, lett. a), c), d) e l), mediante «una concessione da accordarsi in forma unitaria a trattativa privata, anche in deroga alle disposizioni vigenti, a società, imprese di costruzioni, anche cooperative e loro consorzi, ritenute idonee dal punto di vista imprenditoriale e tecnico-scientifico» (art. 3, comma 3).

Con la stipula della convenzione n. 7191/1991, il CVN è divenuto affidatario della concessione in forma unitaria, ai sensi e per gli effetti della legge n. 1137 del 1929, della realizzazione di tutti gli interventi indicati nel Piano Generale degli Interventi.

Su proposta del Presidente dell'Anac, con decreto n. 280717 del 1° dicembre 2014, il Prefetto della Provincia di Roma ha disposto l'applicazione della misura della straordinaria e temporanea gestione dell'impresa, ai sensi dell'art. 32, comma 1, lettera b), del decreto-legge n. 90/2014, con riferimento alla completa esecuzione della concessione di cui alla convenzione generale n. 7191/1991 e ai successivi atti aggiuntivi e attuativi.

Il collegio straordinario (costituito da due amministratori straordinari contestualmente nominati e da un terzo nominato con successivo decreto) ha ricevuto il mandato di sostituire i titolari degli organi sociali dotati di omologhi poteri per ciò che concerne la gestione delle attività di impresa connesse all'esecuzione dell'appalto da cui trae origine la misura.

Costruzioni Mose Arsenale - COMAR s.c.a.r.l. è stata costituita nel 2009 da tre delle imprese consorziate al CVN, per la gestione degli appalti connessi alla realizzazione dell'infrastruttura MOSE (in particolare gli appalti per la realizzazione delle opere meccaniche ed elettromeccaniche di chiusura mobile delle bocche di porto).

Su proposta del Presidente dell'Anac, il Prefetto di Roma ha adottato, anche per COMAR, la misura della straordinaria e temporanea gestione ex art. 32, comma 1, lettera b), del decreto-legge n. 90/2014, in quanto - come si legge nella proposta dell'Anac (2016) - la società era divenuta "una sorta di struttura operativa del CVN".

L'amministrazione straordinaria di COMAR è stata affidata allo stesso collegio costituito per la gestione straordinaria di CVN, in ragione dello stretto legame funzionale intercorrente tra il completamento dell'infrastruttura a difesa di Venezia e della sua laguna e la gestione degli appalti affidati a COMAR.

Il **comma 5** novella l'articolo 4, comma 3, della legge n. 798 del 1984. Tale art. 4 prevede l'istituzione di un **Comitato di indirizzo**, **coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia** disciplinati dalla medesima legge n. 798. Il Comitato è composto dai rappresentanti dei vari enti coinvolti. Esso approva, tra l'altro, il **piano degli interventi** nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziate per l'attuazione dei medesimi interventi. Con la **novella in esame** si attribuisce al Comitato anche la decisione sull'eventuale **rimodulazione** delle risorse ripartite.

Il **Comitato di indirizzo** è costituito dal Presidente del Consiglio dei ministri, che lo presiede, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministro dell'università e della ricerca, dal Presidente della giunta regionale del Veneto, dal Sindaco della Città metropolitana di Venezia, ove diverso, dal Sindaco di Venezia, dal Sindaco di Chioggia e dal Sindaco di Cavallino Treporti o loro delegati, nonché da due rappresentanti dei comuni di Codevigo, Campagna, Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Iesolo e Musile di Piave, designati dai sindaci con voto limitato.

- ***L'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020. Sintesi del contenuto***

L'articolo 95 del D.L. 104/2020, **nel testo vigente prima delle modifiche apportate dal decreto-legge in esame**, ha previsto l'**istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia** con sede in Venezia, attribuendo all'Autorità la natura di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale; l'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture. Si individuano le funzioni e le competenze attribuite all'Autorità per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, nonché gli organi dell'Autorità stessa, le relative funzioni e attribuzioni, e le modalità di nomina. Si dettano le funzioni dell'Autorità, tra cui l'approvazione del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione dell'opera MOSE, nonché lo svolgimento di attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare ed il coordinamento e alta sorveglianza sugli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare. Le funzioni e competenze dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e criteri relativi al buon stato ecologico delle acque del Codice dell'ambiente e della gestione del rischio di alluvioni di cui al D.lgs. 49/2010 e alle tutele di cui alle Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE (Uccelli e Habitat).

L'Autorità promuove lo studio e la ricerca volti alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, favorendo le attività di ricerca applicata, di informazione e didattica, anche tramite il Centro di studio e di ricerca internazionale sui cambiamenti climatici. Si disciplinano gli organi e il personale dell'Autorità (commi 3-13).

Nelle more della piena operatività dell'Autorità, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del citato articolo 95, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati (art. 95, comma 15).

L'Autorità è dotata di un proprio patrimonio; si demanda ad un apposito decreto ministeriale l'individuazione dei beni che costituiscono il patrimonio iniziale.

Nella relazione della Corte dei conti allegata alla delibera n. 38/2022 si legge che "è pur vero che la norma istitutiva attribuisce alla menzionata Autorità tutte le funzioni e competenze relative alla Salvaguardia della città di Venezia e della sua Laguna, ma il disegno legislativo è rimasto, a ormai quasi due anni dalla sua entrata in vigore, del tutto inattuato. Nonostante, infatti, la novella legislativa contempli le tempistiche per l'emanazione delle misure propedeutiche all'adozione del decreto ministeriale che dovrebbe stabilire la data di piena operatività dell'Autorità, a tutt'oggi non risultano atti, nemmeno a livello iniziale, che abbiano provveduto in tal senso, di talché, per espresso disposto normativo (art. 95, comma 15, d.l. cit.) le funzioni e le competenze attribuite

all'istituenda Autorità continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati".

In proposito, nella risposta all'interrogazione 5/07481, resa nella seduta del 17 febbraio 2022, si legge che la mancata istituzione dell'Autorità in questione "non pregiudica alcuna attività poiché garantita dal Provveditorato stesso, unitamente al Commissario liquidatore del Concessionario e al Commissario straordinario del Mo.S.E.".

Viene altresì disciplinata la copertura degli oneri derivanti dalle norme recate dai commi da 1 a 15, ivi compresi quelli relativi alla costituzione ed al primo avviamento della società per la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE, quantificati in euro 1,5 milioni per l'anno 2020 e in euro 5 milioni a decorrere dall'anno 2021 (comma 16). Il comma 17 autorizza, per le attività di **gestione e** di **manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE**, la spesa di **40 milioni di euro per ciascuno degli anni da 2021 al 2034**.

Si segnala in proposito che gli importi in questione sono stati rifinanziati dalla legge di bilancio 2021 (L. 178/2020) che ha previsto ulteriori 3 milioni annui dal 2021 per le risorse di cui al comma 16, e **ulteriori 23 milioni di euro annui dal 2022** per le risorse di cui al comma 17.

In base al comma 18, il Ministro delle infrastrutture, con proprio decreto, nomina il **Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar S.c.ar.l**., determinando altresì il compenso spettante al Commissario liquidatore; tale nomina comporta la decadenza di tutti gli organi, anche straordinari, del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – ComarS.c.ar.l., di cui il predetto Commissario liquidatore assume i relativi poteri, funzioni ed obblighi (comma 19). Si indicano le funzioni del Commissario liquidatore (comma 20) che assume tutti i poteri ordinari e straordinari per la gestione del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – ComarS.c.ar.l. (comma 21).

Con decreto 19 novembre 2020, Massimo Miani è stato nominato Commissario Liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.a.r.l.

Il comma 21-*bis* (introdotto dal D.L. 228/2021), al fine di ridurre i tempi di consegna del MOSE da parte del Commissario citato, prevede che il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia sottoscrive, previo parere dell'Avvocatura dello Stato e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un **accordo transattivo con il concessionario Consorzio Venezia Nuova (CVN)**, avente ad oggetto l'esecuzione delle attività previste dal contratto di concessione e dai relativi atti aggiuntivi. L'accordo transattivo di cui al citato comma è efficace dalla data della sua sottoscrizione, ferma restando la sottoposizione dello stesso al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti.

In proposito, nella risposta all'interrogazione 5/07481, resa nella seduta del 17 febbraio 2022, si legge che "in data 31 gennaio 2022, tra il Provveditorato alle OO.PP. e il Commissario liquidatore del CVN è stato sottoscritto l'atto transattivo e ricognitivo del Mo.S.E., che costituisce la condizione necessaria per la risoluzione della situazione di ristrutturazione del debito che di fatto ha rallentato l'operatività del CVN".

Il comma 22 reca una **nuova disciplina del Comitato** previsto dall'art. 4 della della legge n. 798/1984. Le principali modifiche riguardano la composizione del Comitato stesso e, soprattutto, le funzioni ad esso affidate: oltre alle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge n.

798/1984 (che vengono confermate), viene previsto che il Comitato "**approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziate per la loro attuazione"**. Viene altresì fissato al 30 settembre il termine di trasmissione della relazione sullo stato di attuazione degli interventi che il Comitato è tenuto a trasmettere annualmente al Parlamento.

Il comma 23 dispone che il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame, proceda alla **verifica di eventuali somme utilizzabili** iscritte nel bilancio dello Stato e non più dovute, con esclusione delle somme perente, per contratti di finanziamento stipulati con istituzioni finanziarie **per la realizzazione del sistema MOSE**; all'esito della verifica e comunque non oltre il 31 marzo 2021, con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, su proposta del Ministero delle infrastrutture, si provvede alla definitiva ricognizione e conseguente riprogrammazione delle risorse individuate come disponibili.

In attuazione di tale disposizione è stata emanata la delibera CIPESS 9 giugno 2021, che ha determinato in complessivi 538,4 milioni di euro le somme utilizzabili e riprogrammato tali risorse per interventi di completamento del sistema MOSE, di compensazione ambientale e paesaggistici, di ripristino, migliorativi e di verifica tecnica di alcune parti dell'opera già completate, nonché delle attività di manutenzione conservativa necessaria per il suo funzionamento. La stessa delibera prevede l'assegnazione delle citate risorse al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia.

Utili informazioni sono state altresì fornite in risposta all'interrogazione 4/10451, resa nella seduta del 25 gennaio 2022.

Il comma 24 reca **divieti relativi agli impianti di stoccaggio di GPL nella laguna**, finalizzati a preservare l'ambiente, il patrimonio culturale e paesaggistico nei siti UNESCO. In particolare, si vietano le autorizzazioni per attività aventi ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di GPL (lett. a); si vieta l'avvio dell'esercizio stesso per gli impianti di stoccaggio già autorizzati alla data di entrata in vigore della disposizione, ma non ancora in esercizio (lett. *b*). Si prevede inoltre che restano ferme tutte le competenze del Ministero dei beni culturali (ora Ministero della cultura) di cui al Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Il comma 25 prevede l'adozione di un decreto ministeriale per individuare le autorizzazioni e gli ulteriori atti di assenso già esistenti destinati a perdere efficacia a causa dei divieti introdotti dal comma 24; tale decreto indicherà criteri e modalità per il riconoscimento di eventuali indennizzi.

In base al comma 26, le risorse necessarie al fine della corresponsione dei suddetti indennizzi saranno attinte da un nuovo apposito fondo, istituito nello stato di previsione del MISE, con dotazione totale nel triennio 2020-2022 pari a 29 milioni di euro, quale limite di spesa.

Il comma 27 interviene sul D.P.R. n. 435 del 1991 relativo alla **sicurezza della navigazione e della vita umana in mare**, cui viene apportata una serie di modifiche miranti a garantire adeguati livelli di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Si introduce la possibilità di installare sulle imbarcazioni dedicate al trasporto pubblico motori elettrici o motori che combinano sistemi endotermici ed elettrici; si introduce una nuova disposizione volta a prevedere l'eventuale impiego di combustibile non allo stato liquido, bensì allo stato gassoso a temperatura ambiente in pressione, da parte delle navi

e motonavi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare di linea e non di linea nelle acque protette della laguna di Venezia.

I commi da 27-*bis* a 27-*sexies* demandano ad un apposito decreto ministeriale da adottare entro il 31 maggio 2022, previa intesa con la Regione Veneto, la disciplina per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree di mare ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso. Il decreto disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le attività di controllo e monitoraggio delle stesse. Sulle domande di autorizzazione è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale delle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino- Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, che si esprime entro il termine di sessanta giorni.

Testo a fronte dell'art. 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 con le modifiche proposte

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
Art. 95 *(Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia)*	
1. E' istituita l'Autorità per la Laguna di Venezia, di seguito «Autorità», con sede in Venezia. L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al presente articolo. Il quinto e il sesto periodo del comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono abrogati.	1. E' istituita l'Autorità per la Laguna di Venezia **- Nuovo Magistrato alle Acque**, di seguito «Autorità», con sede in Venezia. L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, re**go**lamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al presente articolo. Il quinto e il sesto periodo del comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono abrogati.
2. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già	2. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. Le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i princìpi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive "Uccelli" e "Habitat". In particolare l'Autorità:	attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. **Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.** Le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i princìpi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive "Uccelli" e "Habitat". In particolare l'Autorità:
a) approva, nel rispetto del piano generale degli interventi di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, tenuto conto dei programmi triennali di intervento di cui all'articolo 69 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dei piani di gestione delle acque di cui all'articolo 117 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006, dei piani di gestione del rischio di alluvioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, del progetto generale per il recupero morfologico della Laguna, nonché dei piani di gestione delle zone speciali di conservazione (ZPS), il programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, il programma unico integrato e il programma di gestione e manutenzione dell'opera già denominata Modulo Sperimentale Elettromeccanico, di seguito MOSE;	*a) identica;*
a-bis) assicura l'attuazione delle misure contenute nei piani di gestione delle acque e nei piani di gestione del rischio di alluvioni - stralci del piano di bacino - redatti dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali e relativi all'unità idrografica della Laguna di Venezia, bacino scolante e mare	*a-bis) identica;*

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
antistante;	
b) svolge attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare in amministrazione diretta, su base convenzionale, tramite società da essa controllate o mediante affidamenti all'esito di procedure di gara espletate secondo le modalità di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;	*b) identica;*
c) provvede al coordinamento e **all'alta sorveglianza su tutti** gli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare e svolge attività tecnica per l'edilizia demaniale statale relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di immobili destinati alle attività di competenza e di immobili di particolare interesse storico, artistico, architettonico e monumentale e di uso pubblico rientranti nell'ambito lagunare;	*c)* provvede al coordinamento **degli** interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare e svolge attività tecnica per l'edilizia demaniale statale relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di immobili destinati alle attività di competenza e di immobili di particolare interesse storico, artistico, architettonico e monumentale e di uso pubblico rientranti nell'ambito lagunare;
d) svolge attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE; a tal fine, per lo svolgimento di servizi professionali e di assistenza tecnica ad elevata specializzazione non reperibili presso le pubbliche amministrazioni, costituisce, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, una società da essa interamente partecipata, i cui rapporti con l'Autorità sono disciplinati mediante convenzioni finanziate con le risorse disponibili a legislazione vigente per le attività di manutenzione del MOSE. La società opera sulla base di un piano che comprovi la sussistenza di concrete prospettive di mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione;	*d) identica;*
e) svolge attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza;	*e)* **può svolgere** attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza;
f) assicura la gestione e tutela del demanio marittimo lagunare nelle aree di competenza e lo svolgimento delle relative funzioni amministrative, contabili e di riscossione dei canoni demaniali;	*f) identica;*
g) svolge funzioni di polizia lagunare, anche mediante emissione di ordinanze, e di	*g) identica;*

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
coordinamento amministrativo delle attività di repressione di reati relativi alla navigazione in laguna in base alle leggi 5 marzo 1963 n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798;	
h) assicura il supporto di segreteria al Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798;	*h) identica;*
i) provvede alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare;	*i)* provvede**, in relazione alle attività di propria competenza,** alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare;
l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni dovuti per gli scarichi reflui in laguna;	*l)* provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni **relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia**;
m) assicura la gestione delle aree, delle acque e dei canali di competenza statale nonché la riscossione delle relative tasse;	*m) identica;*
n) assicura la gestione e il funzionamento del Centro sperimentale per modelli idraulici;	*n) identica;*
o) assicura attività di supporto alle altre amministrazioni responsabili della salvaguardia di Venezia e della laguna, di coordinamento e controllo tecnico-amministrativo delle attività affidate al concessionario Consorzio Venezia Nuova, quali la difesa dalle acque alte, la protezione dalle mareggiate e la riqualificazione ambientale, il Servizio informativo;	*o) identica;*
p) esercita le funzioni di regolazione della navigazione della laguna di Venezia, nonché l'esecuzione di tutte le opere necessarie al mantenimento dei canali di navigazione, con esclusione dei canali marittimi e delle zone portuali di competenza dell'Autorità marittima	*p) identica;*

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
e dell'Autorità di sistema portuale, nonché dei rii e canali interni al centro storico di Venezia e della Giudecca, del Lido, di Murano e di Burano e del Canal Vena a Chioggia;	
q) rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango ed altre materie per qualsiasi uso;	*q)* rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango ed **altri materiali** per qualsiasi uso;
r) rilascia le concessioni o autorizzazioni per lo scarico di rifiuti e provvede alla gestione dei relativi canoni; svolge attività di monitoraggio e controllo meteorologico e ambientale, anche ai fini del controllo della qualità delle acque lagunari, nonché le relative attività di laboratorio di analisi chimiche, avvalendosi anche del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente, di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132;	*r) identica;*
s) **valuta ed** esprime **i** pareri sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna;	*s)* esprime pareri **obbligatori** sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna;
t) verifica la conformità al progetto degli impianti di depurazione realizzati.	*t) identica;*
Commi 3-4. *Omissis*	*Commi non modificati*
5. Il Presidente è il rappresentante legale dell'Autorità, è il responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti dalla presente disposizione o dallo statuto agli altri organi. Il Presidente è scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità ed è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. L'incarico di Presidente ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato pubblico o privato e con	5. Il Presidente è il rappresentante legale dell'Autorità, è il responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti dalla presente disposizione o dallo statuto agli altri organi. Il Presidente è scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità ed è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare **e d'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia**, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. L'incarico di Presidente ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
qualsiasi altra attività professionale privata. I dipendenti di pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 sono collocati in posizione di aspettativa o di fuori ruolo o altra posizione equiparata nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, per l'intera durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, per la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza equivalente dal punto di vista finanziario. Al Presidente è corrisposto un compenso stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e posto a carico del bilancio dell'Autorità e comunque nel limite di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.	pubblico o privato e con qualsiasi altra attività professionale privata. I dipendenti di pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 sono collocati in posizione di aspettativa o di fuori ruolo o altra posizione equiparata nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, per l'intera durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, per la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza equivalente dal punto di vista finanziario. Al Presidente è corrisposto un compenso stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e posto a carico del bilancio dell'Autorità e comunque nel limite di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.
6. Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In sede di prima applicazione, i componenti del Comitato di gestione sono individuati dalle Amministrazioni di appartenenza e nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, adottato entro trenta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al comma 5, secondo periodo. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani	6. Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In sede di prima applicazione, i componenti del Comitato di gestione sono individuati dalle Amministrazioni di appartenenza e nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, adottato entro trenta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al comma 5, secondo periodo. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto. Nelle votazioni, in caso di parità, prevale il voto del Presidente. Il Presidente sottopone alla valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità. Ai componenti del Comitato di gestione non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto. Le deliberazioni del Comitato di gestione relative allo statuto, ai regolamenti e agli atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità sono trasmesse al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Le deliberazioni si intendono approvate ove nei quarantacinque giorni dalla ricezione delle stesse non venga emanato alcun provvedimento ovvero non vengano chiesti chiarimenti o documentazione integrativa; in tale ultima ipotesi il termine per l'approvazione è interrotto sino a che non pervengono gli elementi richiesti.	aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto. Nelle votazioni, in caso di parità, prevale il voto del Presidente. Il Presidente sottopone alla **preventiva** valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità. Ai componenti del Comitato di gestione non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto. Le deliberazioni del Comitato di gestione relative allo statuto, ai regolamenti e agli atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità sono trasmesse al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Le deliberazioni si intendono approvate ove nei quarantacinque giorni dalla ricezione delle stesse non venga emanato alcun provvedimento ovvero non vengano chiesti chiarimenti o documentazione integrativa; in tale ultima ipotesi il termine per l'approvazione è interrotto sino a che non pervengono gli elementi richiesti.
7. Per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità si avvale, nelle forme e nei modi previsti dallo statuto, di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e	7. Per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità si avvale, nelle forme e nei modi previsti dallo statuto, di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza **anche** in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
conservazione dell'ambiente. Ai componenti del Comitato consultivo non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto.	conservazione dell'ambiente. Ai componenti del Comitato consultivo non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto.
8. *Omissis*	*Comma non modificato*
9. Lo statuto dell'Autorità, adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Autorità, reca i principi generali in ordine all'organizzazione ed al funzionamento dell'Autorità, istituendo, inoltre, apposita struttura di controllo interno e prevedendo forme adeguate di consultazione con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. L'articolazione degli uffici è stabilita con disposizioni interne adottate secondo le modalità previste dallo statuto. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Autorità con le modalità stabilite dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. L'Autorità può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.	9. Lo statuto dell'Autorità, adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, **sentiti il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia,** è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Autorità, reca i principi generali in ordine all'organizzazione ed al funzionamento dell'Autorità, istituendo, inoltre, apposita struttura di controllo interno e prevedendo forme adeguate di consultazione con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. L'articolazione degli uffici è stabilita con disposizioni interne adottate secondo le modalità previste dallo statuto. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Autorità con le modalità stabilite dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. L'Autorità **si avvale** del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.
Commi 10-27. *Omissis*	*Commi non modificati*
27-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute, da adottare entro il 31 maggio 2022 ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la regione Veneto, sono dettate le disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree **di mare** ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso. Il decreto di cui al precedente periodo disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio.	27-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute, da adottare entro il 31 maggio 2022 ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la regione Veneto, sono dettate le disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso. Il decreto di cui al precedente periodo disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio.

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*	
Testo vigente	Testo modificato
Commi 27-*ter* - 27-*quater*. *Omissis*	*Commi non modificati*
27-*quinquies*. Sulle domande di autorizzazione di cui al comma 27-*bis* è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia. La Commissione si esprime entro il termine di sessanta giorni.	27-*quinquies*. Sulle domande di autorizzazione di cui al comma 27-*bis* è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia. La Commissione si esprime entro il termine di **trenta** giorni.
Comma 27-*sexies*. *Omissis*	*Comma non modificato*

Articolo 4-*bis*
(Norme fiscali inerenti alle Autorità di sistema portuale)

L'**articolo 4-*bis*** reca **disposizioni fiscali** inerenti alle **attività** delle **Autorità di sistema portuale**, di cui alla legge n. 84 del 1994

L'art. 4-*bis* – **novellando** la legge n. **84** del **1994**, mediante l'aggiunta di alcuni commi al relativo **art. 6** – chiarisce anzitutto che le Autorità di sistema portuale (ASP) siano soggetti passivi **IRES**.

Vale la pena ricordare che – viceversa – quanto all'**IVA**, l'art. 1, comma 993, della legge finanziaria per il 2007 (n. 296 del 2006) aveva **escluso i canoni di concessione portuale riscossi** dalle ASP dai **corrispettivi imponibili**.
Con la risposta all'interpello n. 95 del 25 marzo 2020 l'**Agenzia delle entrate** ha esteso l'esenzione IVA anche alle attività dell'ASP nel c.d. **retroporto**.
Non così invece per un servizio di monitoraggio marino reso da una Fondazione terza all'ASP (v. la risposta all'interpello n. 276 del 19 maggio 2022).

Ai sensi del comma **9-*ter*** del novellato art. 6, inoltre, l'**attività autoritativa di prelievo** delle **tasse** di:

- ✓ di **ancoraggio**;
- ✓ **portuali** sulle **merci** sbarcate e imbarcate;
- ✓ per il **rilascio** – ai sensi dell'art. 16, comma 3, della medesima legge n. 84 del 1994 - delle **autorizzazioni** ivi previste per le attività e i servizi portuali (che sono – val la pena rammentare, secondo l'art. 16, comma 1 - il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale e i servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali)

non sono considerate **attività commerciali** bensì esercizio di **funzioni statali** da parte di enti pubblici (la natura giuridica di **enti pubblici non economici** delle ASP era già stata stabilita dal citato art. 1, comma 993, della legge n. 296 del 2006).

E' precisato altresì che, con **decreto del Ministro IMS**, di concerto con il MEF, sono determinati i **limiti minimi** e **massimi stabiliti**, nonché i criteri per la loro determinazione, per ciascuna tipologia dei prelievi.

*Si valuti l'opportunità di indicare il **termine entro cui** il decreto ministeriale debba essere emanato.*

Ciascuna ASP determina poi l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti. Con l'occasione, la novella stabilisce anche che le ASP destinano il gettito alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi

generali. Le ASP sono tenute alla **rendicontazione**, secondo modalità previste con il decreto ministeriale appena indicato.
Sempre a fini della determinazione della composizione della base imponibile delle ASP, il **comma 9-*quater*** del novellato **art. 6** prevede che i **canoni percepiti** dalle ASP in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'art. 18 della legge n. 84 del 1994 e di cui all'articolo **36** del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'art. 39 del regolamento esecutivo del predetto codice della navigazione, sono considerati **redditi diversi** e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, **ridotto del 50** per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese.
La novella vale a partire **già** dall'anno **2022**, tuttavia sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e **non si fa luogo al rimborso** di quanto già versato.

Articolo 5
(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)

L'**articolo 5** reca alcune disposizioni urgenti volte ad **assicurare la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona.**

In particolare il **comma 1** apporta modifiche all'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020 introducendo i commi aggiuntivi 7-*bis*, 7-*ter*, 7-*quater*, 7*quinquies* e 7-*sexies*.

A tale riguardo giova ricordare che il soprarichiamato articolo 94-*bis* aveva previsto **la nomina del Provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d'Aosta e Liguria quale Commissario straordinario con il compito di provvedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a..**

Si ricorda, inoltre, che la funivia San Giuseppe di Cairo costituisce una infrastruttura funiviaria per il trasposto di carbone e rinfuse solide (non alimentari) dal Porto di Savona al deposito oltre Appennino sito nel Comune di Cairo Montenotte di proprietà del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'impianto funiviario assume una preminente rilevanza nell'ambito della portualità alto-tirrenica, per le caratteristiche tecniche e del servizio fornito, per provenienza dei traffici, per la peculiarità delle merci trasportate e per la sua interconnessione funzionale con il trasporto marittimo e ferroviario. Allo stato, la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto merci da effettuarsi mediante gli impianti della funivia Savona S. Giuseppe e del relativo parco ferroviario nel Comune di San Giuseppe di Cairo è affidata alla società Funivie S.p.a. in virtù di una concessione, stipulata il 15 novembre 2007, della durata di 25 anni a decorrere dal 20 dicembre 2007.

Per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico, quantificato sulla base di un Piano industriale ed operativo, predisposto su iniziativa della stessa società, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di ente concedente, ha riconosciuto un contributo finanziario per l'esercizio, per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, per il rinnovo degli stessi e per gli investimenti per la realizzazione delle coperture dei parchi del carbone (importo stimato di 30 milioni di euro). Detto contributo complessivo nei 15 anni ammonta a euro 104.781.0000 e viene ridotto annualmente sino al suo completo esaurimento nel quindicesimo anno.

Ritornando alla illustrazione del contenuto dell'articolo in questione, il **comma 1** introduce all'articolo 94–*bis* del citato decreto-legge n. 18 del 2020 i seguenti commi:

a) **comma 7-*bis***, il quale prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici

Si prevede, altresì, che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

b) **comma 7-*ter***, il quale prevede che, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-*bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario e demanda l'attuazione del conferimento e l'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse individuate al comma 7-*quinquies*, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria;

c) **comma 7-*quater***, il quale prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, per lo svolgimento delle attività individuate ai commi 7-*bis* e 7-*ter* e per l'eventuale supporto tecnico, possa avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato o dalle regioni;

d) **comma 7-*quinquies***, il quale reca la copertura finanziaria per l'attuazione dei commi 7-*bis* e 7-*ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023.

Il **comma 2** estende fino al 31 dicembre 2022 le misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della Provincia di Savona (cassa integrazione), impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a..

Al riguardo, va premesso che l'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, aveva previsto, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della provincia di Savona che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione, potesse erogare nell'anno 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento

straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.
Successivamente era stata prevista l'estensione anche per l'anno 2021 dello stesso trattamento prorogato, da ultimo, fino al 31 agosto 2022.

La disposizione in esame prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 – dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020.

Articolo 6
(Disposizioni in materia di trasporto aereo)

L'**articolo 6** reca misure di **semplificazione** e di **accelerazione** per la realizzazione degli interventi inseriti nei **piani di sviluppo aeroportuale**.

L'articolo 6 prevede la **riduzione** dei **termini** di alcune fasi delle procedure relative ad opere contenute nei **piani di sviluppo aeroportuale**.

L'intervento normativo nasce – come si legge nel preambolo del decreto-legge – dalla ritenuta necessità ed urgenza di adottare disposizioni volte al **rilancio** del settore dei **trasporti aerei**, oltre che terrestri e marittimi, ed è espressamente finalizzato a:

- **accelerare** lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);
- **aumentare** l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;
- **incrementare** la rilevanza **strategica** e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani.

Il Sistema nazionale integrato dei trasporti (**SNIT**) è un sistema **integrato** di infrastrutture che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci (si veda l'approfondimento pubblicato sul sito del MIMS).

Per ulteriori riferimenti alla programmazione strategica in tema di trasporto – anche aereo – si veda l'Allegato Infrastrutture 2022 (qui il *dossier*).

Il **comma 1** individua **tre fasi procedimentali** interessate dalla riduzione dei termini procedurali: il sub-procedimento di valutazione di impatto ambientale (**VIA**), la fase del **dibattito pubblico** e l'**accertamento di conformità**.
Più nel dettaglio, è stabilito che:

a) le procedure di **VIA** di cui all'articolo **6**, comma **3-*ter***, del decreto legislativo n. 152 del 2006 – cosiddetto **Codice dell'ambiente -** e quelle relative alle **opere** inserite nei **piani di sviluppo aeroportuale**, inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo **8**, comma **2-*bis***, del medesimo **Codice**.

L'articolo 6 del Codice dell'ambiente disciplina, al comma 3-*ter*, alcuni aspetti della VIA cui sono sottoposti:

- **progetti** di opere e interventi da realizzarsi **nell'ambito** del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, che **già** risultino **sottoposti a VAS** - valutazione ambientale strategica;
- **gli stessi Piani** - regolatore portuale e di sviluppo aeroportuale -, nonché le rispettive **varianti**.

Quanto ai **primi**, la disposizione prevede che costituiscono **dati acquisiti** tutti gli elementi già valutati in sede di VAS o comunque desumibili dai Piani citati.
Quanto, invece, alla **seconda** ipotesi, il riferimento è ai casi in cui siano gli stessi Piani e loro rispettive varianti ad avere dei contenuti che, secondo le norme comunitarie, ne comportino l'assoggettamento a VIA **nella loro interezza**.
La relativa valutazione si svolge secondo le modalità e le competenze descritte nella **Parte Seconda** del Codice dell'ambiente - che specificamente disciplina le procedure per la VAS, per la VIA e per l'autorizzazione integrata ambientale (AIA) -, con la **specificità** che essa è comunque **integrata** dalla **VAS** per gli eventuali contenuti di **pianificazione** del Piano. In ogni caso, il provvedimento conclusivo resta **unico**.
L'articolo **8**, comma **2-*bis***, invece, istituisce e disciplina la composizione della **Commissione tecnica PNRR-PNIEC**, deputata allo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza **statale** dei progetti:
- rientranti nel **PNRR**;
- finanziati a valere sul **Fondo complementare**;
- attuativi del **PNIEC** – Piano nazionale integrato per l'energia e il clima,

individuati nell'allegato I-*bis* al Codice dell'ambiente.
Per lo svolgimento delle procedure afferenti tali progetti, sono previsti dei **termini speciali** allo scopo di **abbreviare considerevolmente** i tempi.
Infatti, con il decreto-legge n. 76 del 2020 (cosiddetto decreto semplificazioni del 2020, qui il *dossier*) sono state apportate le prime modifiche al Codice dell'ambiente, che hanno portato alla creazione della cosiddetta "**VIA *fast track***", poi ulteriormente estesa dal successivo decreto-legge n. 77 del 2021 (cosiddetto decreto semplificazioni del 2021, qui il *dossier*).
Gli elementi su cui tale procedura accelerata si fonda sono, come già visto, la creazione di una apposita Commissione tecnica (articolo 8, comma 2-*bis*) e, soprattutto, la previsione di **termini abbreviati**, mediante le modifiche apportate ai **commi 2 e 2-*bis*** dell'**articolo 25** del Codice dell'ambiente.
I tempi risultano sostanzialmente **dimezzati**.

*Si valuti l'opportunità di esplicitare il riferimento ai tempi previsti per le opere di cui all'articolo 8, a tal fine richiamando espressamente le disposizioni di cui all'articolo 25, commi 2 e 2-*bis*, che tali tempi disciplinano.*

b) il **dibattito pubblico** – che è stato istituito dall'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Codice degli appalti) – ha una durata **massima** di **45 giorni** e tutti i **termini** previsti dal d.P.C.M. n. 76 del 2018 (Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico) sono **dimezzati**. Si tratta dei termini ridotti previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021, cui la disposizione rinvia.

c) infine, i termini per l'**accertamento di conformità** previsto dall'articolo 2 del d.P.R. n. 383 del 1994 sono **ridotti della metà** relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale ed alle opere in essi ricomprese. Pertanto, l'accertamento deve essere concluso **entro 30 giorni dalla richiesta** da parte dell'amministrazione competente.

Nell'ipotesi in cui le opere di cui al comma 1 comportino un **miglioramento** dell'**impatto ambientale** sulle aree già antropizzate, il comma 2 dispone che esse siano **recepite in via prioritaria** negli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Con una norma di chiusura, infine, il comma 3 disciplina i termini procedurali relativi ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale **diversi** da quelli intercontinentali così come alle opere in essi inserite.
Mentre è espressamente disposto che **anche** in questo caso trovino applicazione i termini – sopra riportati alle lettere ***b)*** e ***c)*** – concernenti lo svolgimento del dibattito pubblico e l'accertamento di conformità, risultano **diversi** i termini delle procedure di **VIA** previsti dalla Parte Seconda del Codice dell'ambiente: essi, infatti, sono in questo caso **dimezzati.**

Sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali la **IX Commissione Trasporti** della Camera dei deputati ha ascoltato in sede informale il **presidente dell'ENAC**, Pierluigi Di Palma, nella seduta del 30 maggio 2022.

Articolo 6, comma 3-*bis*
(Misure per lo sblocco dei cantieri del ponte stradale Fiumicino-Eur, degli aeroporti di Firenze e Salerno e della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)

Il **comma 3-*bis***, **introdotto dal Senato, proroga** dal 31 dicembre 2022 **al 31 marzo 2023,** il termine per la revocabilità delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi relativi a1 **Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, agli aeroporti di Firenze e Salerno e al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna**.

Nello specifico, **il comma 3-bis, introdotto dal Senato,** con una modifica all'art. 11-*quinquiesdecies* del D.L. 52/2021, proroga dal 31 dicembre 2022 **al 31 marzo 2023 il termine** previsto nel comma 3-bis dell'art. 3 del D.L. 133/2014, **per la revocabilità delle risorse** per gli interventi relativi al **Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, agli aeroporti di Firenze e Salerno,** previsti nel comma 2, lett. c) dell'art. 3 del D.L. 133/2014, ed al completamento della **strada statale 291 della Nurra in Sardegna,** ai sensi dell'art. 16-*bis*, comma 1, del D.L. 121/2021**.**
L'articolo 11-*quinquiesdecies* del D.L. 52/2021 ha integrato il comma 3-bis dell'art. 3 del D.L. 133/2014, prorogando il termine dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2022 per la revocabilità delle risorse per gli interventi relativi al Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno e condizionando tale proroga alla trasmissione da parte delle stazioni appaltanti, titolari dei relativi Codici unici dei richiamati progetti – CUP, al sistema di monitoraggio, previsto dal D.Lgs. 229/2011, delle informazioni necessarie per la verifica dello stato di avanzamento dei progetti in questione, entro il termine di 15 giorni dalla data di entrata in vigore della medesima disposizione.
Successivamente l'art. 16-bis, comma 1, del D.L. 121/2021 ha esteso l'applicazione delle suddette disposizioni al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna.

Il Monitoraggio delle Opere Pubbliche (MOP) è previsto nell'ambito della Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP), come stabilito nel D.lgs. n. 229/2011. Il sistema mira a restituire un quadro organico degli investimenti, razionalizzando e integrando le informazioni già esistenti.
Il comma 1 dell'art. 3 del D.L. 133/2014 ha previsto l'istituzione di un Fondo c.d. sblocca cantieri, le cui risorse sono volte a consentire la continuità dei cantieri in corso o il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori. Il successivo comma 2 ha demandato a uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili), da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'assegnazione delle risorse occorrenti per le opere ivi elencate, tra cui risultano, il Ponte stradale di collegamento

dell'autostrada Fiumicino-EUR e gli aeroporti di Firenze e Salerno (art. 3, comma 2, lett. c), D.L. 133/2014).

Il comma 3-bis, introdotto dall'art. 9, comma 1, lett. a), del D.L. 185/2015 e modificato dall'art. 22-ter, del D.L. 119/2018, disponeva che, ai fini della revoca dei finanziamenti (disciplinata dai successivi commi 5 e 6), le "condizioni di appaltabilità e di cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti, previsti dai decreti di cui al comma 2, sono compiuti entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'effettiva disponibilità delle risorse necessarie ai fini rispettivamente corrispondenti".

Tale termine è stato poi fissato dal comma 83 dell'art. 1 della legge di bilancio 2020 (L. 160/2019) al 31 dicembre 2021, e successivamente prorogato al 31 dicembre 2022 dall'art. 11-*quinquiesdecies* del D.L. 52/2021.

Articolo 6, comma 3-*bis*
(Disposizioni in materia di siti per fonti rinnovabili sulle isole minori)

Il comma 3-*bis* dell'articolo 6, inserito dal Senato, novella l'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021, in materia di promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, al fine di conseguire celermente gli **obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 -Rivoluzione verde e Transizione ecologica.**

La novella **aggiunge una nuova fattispecie** all'elenco **di siti** che costituiscono **aree idonee l'installazione di impianti a fonti rinnovabili**, inserendo la previsione dei **siti e** degli **impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori** di cui all'allegato I del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017.

Restano ferme le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Più nel dettaglio il comma 3-*bis*, novella l'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, in materia di promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, indicando il fine di conseguire celermente gli **obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2** del Piano (M2-**Rivoluzione verde e Transizione ecologica).**

Il D.Lgs. n. 199 del 2021 ha recato l'Attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

L'articolo 20, qui novellato, reca la disciplina per **l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili**. La norma, in vigore dal 16 luglio 2022, demanda ad uno o più decreti del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro della cultura, e il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, previa intesa in sede di Conferenza unificata, l'adozione di decreti volti a stabilire principi e criteri omogenei per l'individuazione delle superfici e delle aree idonee e non idonee all'installazione di impianti a fonti rinnovabili aventi una potenza complessiva almeno pari a quella individuata come necessaria dal PNIEC per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili (co. 1).

Il comma 8 in particolare indica, nelle more dell'adozione dei previsti decreti attuativi di cui al comma 1 dell'articolo 20, una **serie di siti che sono considerati aree idonee l'installazione di impianti a fonti rinnovabili**.

La novella in esame **aggiunge una nuova fattispecie** a tale elenco, inserendo, dopo la vigente lettera c-bis), una nuova lettera c-bis.1). Vi si fa riferimento **ai siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori non interconnesse**, di cui all'allegato I, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017.

La nuova disposizione specifica che **restano ferme le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile** (ENAC).

Il D.M. 14/02/2017, pubblicato nella Gazz. Uff. 18 maggio 2017, n. 114, del Ministero dello sviluppo economico reca Disposizioni per la progressiva copertura del fabbisogno delle isole minori non interconnesse attraverso energia da fonti rinnovabili.
L'elenco di cui all'allegato I e i relativi parametri e dati indicati fanno riferimento alle **isole minori non interconnesse**. Si ricorda che, in base all'art. 8 del D.M. in parola, per l'insieme delle isole indicate in allegato 1, il Ministero dello sviluppo economico, sentita Terna in merito alle prospettive di realizzazione, a costi sostenibili, di opere di interconnessione della rete elettrica delle isole minori con la rete di trasmissione nazionale, provvede a richiedere alla Commissione europea la deroga di cui all'art. 44 della direttiva 2009/72/CE fino al 2021, evidenziando il contributo atteso che, ai sensi del medesimo decreto, i gestori forniscono ai fini degli obiettivi comunitari su clima ed energia. Per gli anni successivi al 2021, il Ministero valuta se richiedere l'aggiornamento della deroga sulla base delle opere di interconnessione approvate nel Piano di sviluppo della rete di trasmissione nazionale predisposto da Terna, nonché sulla base dei piani di sviluppo delle reti di distribuzione.
Per un quadro dell'attività parlamentare in materia di isole minori, si veda qui, nonché la recente audizione del Ministro in materia.
Si ricorda che il D.Lgs. n. 199 del 2021 ha recato l'Attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.
In particolare, l'articolo 20 reca la disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili. La norma, in vigore dal 16 luglio 2022, demanda ad uno o più decreti del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro della cultura, e il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, previa intesa in sede di Conferenza unificata, l'adozione di decreti volti a stabilire principi e criteri omogenei per l'individuazione delle superfici e delle aree idonee e non idonee all'installazione di impianti a fonti rinnovabili aventi una potenza complessiva almeno pari a quella individuata come necessaria dal PNIEC per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili (co. 1).
Il comma 8, qui oggetto di novella, prevede nella formulazione vigente che nelle more dell'individuazione delle aree idonee sulla base dei criteri e delle modalità stabiliti dai decreti di cui al comma 1, sono considerate aree idonee, ai fini del comma 1 del medesimo articolo 20, una serie di siti, quali:
a) i siti ove sono già installati impianti della stessa fonte e in cui vengono realizzati interventi di modifica non sostanziale nonché, per i soli impianti solari fotovoltaici, i siti in cui sono presenti impianti fotovoltaici sui quali, senza variazione dell'area occupata o comunque con variazioni dell'area occupata nei limiti stabiliti, sono eseguiti interventi di modifica sostanziale per rifacimento, potenziamento o integrale ricostruzione, anche con l'aggiunta di sistemi di accumulo di capacità non superiore a 8 MWh per ogni MW di potenza dell'impianto fotovoltaico; Si ricorda che tale previsione è stata così modificata dall'art. 12, comma 03, lett. a), D.L. 1 marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 aprile 2022, n. 34, e, successivamente, dall'art. 6, comma 1, lett. a), n. 2.1), D.L. 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 15 luglio 2022, n. 91; per l'applicabilità di tale ultima disposizione si veda anche l'art. 57, comma 2, del medesimo D.L. n. 50/2022.

b) le aree dei siti oggetto di bonifica individuate ai sensi del Titolo V, Parte quarta, del Codice ambiente (decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152);
c) le cave e miniere cessate, non recuperate o abbandonate o in condizioni di degrado ambientale, o le porzioni di cave e miniere non suscettibili di ulteriore sfruttamento; Si rammenta che anche tale disposizione è stata modificata dall'art. 7, comma 3-quater, del citato D.L. 17 maggio 2022, n. 50.
c-bis) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società del gruppo Ferrovie dello Stato italiane e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle società concessionarie autostradali; Tale fattispecie è stata prevista dall'art. 18, comma 1, D.L. 1 marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 aprile 2022, n. 34.
c-ter) esclusivamente per gli impianti fotovoltaici, anche con moduli a terra, e per gli impianti di produzione di biometano, in assenza di vincoli ai sensi della parte seconda del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, le aree stabilite in disposizione ai numeri 1-3 della lettera c-ter (su cui modifiche sono state recate altresì dall'art. 12, comma 03, lett. b), D.L. 1 marzo 2022, n. 17).

Nell'ambito della **Missione n. 2** (rivoluzione verde e transizione ecologica) e del PNRR, è stato avviato il "Programma Isole Verdi", con risorse di 200 milioni di euro a valere sui fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), finalizzato a promuovere il miglioramento, in termini ambientali ed energetici, di Comuni delle 19 Isole minori non interconnesse, attraverso la realizzazione di progetti integrati anche di efficientamento energetico e produzione di energia rinnovabile. Per approfondimenti, si veda il sito del MITE.

Articolo 6-*bis*
(Sinergie all'interno del gruppo FS)

L'articolo **6-*bis* novella** il **decreto-legge c.d. Semplificazioni 2020** per consentire **sinergie interne al gruppo FS, in particolare, in favore dell'ANAS**, anche mediante **forme di committenza unica e deroghe** al **codice degli appalti.**

Nello specifico, l'art. **6-*bis***, introdotto dal **Senato**, **sostituisce** l'**art. 2-*ter*** del decreto legge **c.d. Semplificazioni 2020 (n. 76** del **2020** convertito nella legge n. **120** del 2020) e si propone di **dare nuovo impulso** all'obiettivo – previsto dall'art. **49** del decreto legge n. **50** del **2017** - di rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale.
Già tale disposizione prevedeva che l'ANAS sviluppasse le opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato, anche attraverso appositi contratti e convenzioni al fine di realizzare, tra l'altro, un incremento degli investimenti nel 2017 di almeno il 10 per cento rispetto al 2016 ed un ulteriore incremento di almeno il 10 per cento nel 2018.
La nuova disposizione **prevede** che l'**ANAS** e le **società** da questa **controllate possano:**

- **stipulare**, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;
- **avvalersi** dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo FS per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;
- **concedere** alle altre società del Gruppo FS l'uso di beni immobili in gestione.

Articolo 7
(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)

L'**articolo 7, profondamente modificato nel corso dell'esame al Senato,** apporta una nutrita serie di **modifiche al Codice della strada**, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale (comma 1).
Inoltre, esso rimette ad un decreto del MIMS la disciplina delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato (comma 2).
Esso modifica anche il decreto-legge n. 162 del 2019, portando da 12 a 24 la proroga della sperimentazione sui mezzi di micromobilità elettrica (comma 3).

L'articolo 7, comma 1, lettere da *a)* a *i)*, modifica il Codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), al fine di:
- **ridurre gli oneri amministrativi** a carico degli utenti;
- favorire lo sviluppo della **mobilità sostenibile**, nonché
- incrementare la **sicurezza** della circolazione stradale.

Si tratta delle medesime considerazioni che – come si legge nel preambolo – hanno portato all'emanazione del decreto-legge in commento, e precisamente la ritenuta necessità di rilanciare il settore dei trasporti (anche) terrestri, «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione».

Nel corso dell'esame al Senato è stata innanzitutto introdotta una **nuova lettera *0a)*** al comma 1, volta a modificare l'articolo 7, comma 9, del Codice della strada che disciplina la circolazione nei centri abitati e demanda ai comuni la delimitazione delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato - **ZTL**.
In particolare, l'**ultimo periodo del comma 9** - che demandava ad una direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale l'individuazione delle tipologie di comuni che potevano subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore nelle ZTL al pagamento di una somma, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie di veicoli esentati - risulta **sostituito** da un nuovo ultimo periodo, a mente del quale è ora un **decreto del MIMS** ad individuare:
- le **tipologie di comuni** che possono avvalersi di tale facoltà;
- le **modalità di riscossione** del pagamento;
- le categorie dei **veicoli esentati**;
- i **massimali delle tariffe**, da definire – previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997 –

tenendo conto delle **emissioni inquinanti** dei veicoli e delle **tipologie di permessi**.

La modifica di cui alla **lettera *a*)** interessa l'**articolo 24** in materia di disciplina delle pertinenze stradali ed è sostanzialmente volta a inserirvi il riferimento alle **stazioni per la ricarica dei veicoli elettrici**.

L'articolo 24 definisce le **pertinenze stradali** come le parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa (comma 1).
Esse si distinguono in **pertinenze di esercizio** e **pertinenze di servizio**:
- le prime sono quelle che formano parte integrante della strada o ineriscono permanentemente alla sede stradale (comma 3), mentre
- le seconde sono le aree di servizio, le aree di parcheggio, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti. La loro determinazione compete all'ente proprietario della strada e non deve comportare intralcio alla circolazione o limitazioni alla visibilità (comma 4).

Più precisamente, le innovazioni interessano:
1) il comma 4, primo periodo, dove si precisa che costituiscono **pertinenze stradali di servizio** le aree di servizio, con i relativi manufatti destinati non solo al rifornimento ed al ristoro degli utenti, ma **anche** alla **ricarica dei veicoli**;
2) il comma 5, a mente del quale tra le **pertinenze destinate al ristoro** che possono sia appartenere a soggetti diversi dall'ente proprietario, sia essere da questo affidate in concessione a terzi, accanto alle aree di servizio, alle aree di parcheggio ed ai fabbricati è inserito il riferimento alle **aree per la ricarica dei veicoli**;
3) il comma 5-*bis*, il quale regola le modalità di previsione delle **pertinenze di servizio** relative alle **autostrade** (strade di tipo A). In particolare, al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale con riferimento alla congruenza del progetto autostradale, tale previsione è effettuata:

- nei progetti dell'ente proprietario o, in caso di regime concessorio, nei progetti del concessionario e con l'approvazione del concedente;
- secondo le modalità fissate dall' ART, sentita l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge n. 98 del 2011;
- d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale;
- nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali, nonché – in forza della nuova previsione normativa – delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica.

Il secondo gruppo di modifiche (**lett. *b***) concerne la **classificazione** dei veicoli a motore e dei loro rimorchi in base alle categorie internazionali, contenuta nell'articolo 47, comma 2, lettera *a*), ed è volto a **sostituire le definizioni** ivi contenute ai capoversi «categoria L1e», «categoria L2e», «categoria L3e» e «categoria L4e».
Per una maggiore chiarezza espositiva, si propone un testo a fronte:

Testo nella vecchia formulazione	**Testo nella formulazione risultante dalle modifiche apportate in Senato**
- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h;	- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc **per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW** e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;
- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h;	- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc **per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg** e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;
- categoria L3e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h;	- categoria L3e: veicoli a due ruote **che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria L1e**;
- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h (motocicli con carrozzetta laterale); […]	- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, **costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar**; […]

La **lettera *c)*** apporta alcune modifiche all'**articolo 50** del Codice della strada, in materia di **velocipedi**.
Innanzitutto, con la nuova formulazione rientrano nella **nozione** di velocipedi di cui al comma 1:

non solo – com'è **già previsto**:

- i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; e
- le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare;

ma anche:

- le **biciclette a pedalata assistita**, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,5 kW se **adibiti al trasporto di merci**.

Conseguentemente, al comma 2 sono introdotte delle previsioni specifiche relative ai **velocipedi** adibiti al **trasporto di merci**.
Mentre, infatti, è previsto che i velocipedi in genere non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza, i velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un **piano di carico**:

- approssimativamente piano e orizzontale;
- aperto o chiuso;
- corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico x larghezza del piano di carico ≥ 0,3 x lunghezza del veicolo x larghezza massima del veicolo.

Infine, sono aggiunti due nuovi commi.
Il **nuovo comma 2-*bis*** dispone che i velocipedi a pedalata assistita che manchino di una o più delle caratteristiche o prescrizioni contenute nel comma 1 devono essere considerati **ciclomotori** ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97, il quale è peraltro interessato da alcune modifiche, di cui si va a dire *infra*.
Il **nuovo comma 2-*ter***, viceversa, prevede due **sanzioni amministrative**:

- con la prima si intende punire chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita capaci di sviluppare una **velocità superiore a quella prevista** dal comma 1, e consiste nel pagamento di una somma da 1.084 a 4.339 euro;
- con la seconda si intende punire chi **manomette** i velocipedi a pedalata assistita al fine, alternativamente, di aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti posti dal comma 1, e comporta il pagamento di una somma da 845 a 3.382 euro.

Nel corso dell'esame al Senato è stata introdotta una **nuova lettera c-*bis***, che introduce all'articolo 61, comma 1, lettera *c)*, del Codice della strada tre nuovi periodi.

L'articolo 61 disciplina i **limiti di sagoma** dei veicoli (carichi compresi) e, in particolare, alla lettera *c)* stabilisce che la **lunghezza totale**, compresi gli organi di traino, non deve eccedere i **12 m**, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente secondo direttive stabilite con decreto del MIMS - Dipartimento per i trasporti terrestri.
Con i **nuovi periodi** aggiunti in fine si dispone che i veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con **cabine allungate** o con **dispositivi aerodinamici** rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea **possono superare** le lunghezze totali previste dal presente articolo **nel rispetto, comunque**, di quanto prescritto al successivo comma 5 con riferimento alla inscrivibilità in curva.
I predetti dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la **sicurezza** di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada **vulnerabili**.
L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque **compatibile** con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi **non** devono superare di **oltre 20 cm** la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi.

Come già accennato, la **lettera *d)*** incide sull'**articolo 97**, concernente la disciplina della **circolazione dei ciclomotori**, inserendovi un **nuovo comma 3-*bis***.
Appare opportuno premettere che, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, per poter circolare, i ciclomotori devono essere muniti di:

a) un **certificato di circolazione**, nel quale sono riportati i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, nonché quelli della targa e dell'intestatario;
b) una **targa**, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione. Essa è personale e abbinata a un solo veicolo; la sua fabbricazione e vendita sono riservate allo Stato ed il titolare la trattiene in caso di vendita (comma 2).

Il comma 3, poi, stabilisce che ciascun ciclomotore è individuato nell'**Archivio nazionale dei veicoli**, di cui agli articoli 225 e 226, da una **scheda elettronica** contenente:

- il numero di targa;
- il nominativo del suo titolare;
- i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con la data e l'ora di ciascuna variazione d'intestazione.

I dati relativi alla proprietà del veicolo sono, altresì, inseriti nel sistema informatico del competente **Dipartimento del MIMS** a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.

L'**articolo 225** del Codice della strada istituisce, ai fini della sicurezza stradale e per rendere possibile l'acquisizione dei dati inerenti allo stato delle strade, dei veicoli e degli utenti e dei relativi mutamenti:

- un **archivio nazionale delle strade** presso il MIMS;
- un **archivio nazionale dei veicoli** presso il Dipartimento per i trasporti terrestri;
- una **anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**, anch'essa presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, contenente anche incidenti e violazioni.

Il successivo **articolo 226** ne disciplina l'organizzazione, stabilendo, con specifico riferimento all'archivio nazionale dei veicoli (commi da 5 a 9), che esso:

- è istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri;
- contiene i dati relativi ai veicoli di cui all'art. 47, comma 1, lettere *e), f), g), h), i), l), m)* e *n*), cioè:
    - ciclomotori;
    - motoveicoli;
    - autoveicoli;
    - filoveicoli;
    - rimorchi;
    - macchine agricole;
    - macchine operatrici;
    - veicoli con caratteristiche atipiche;

  più nel dettaglio, per ogni veicolo devono essere indicati i dati relativi:
    - alle caratteristiche di costruzione e di identificazione;
    - all'emanazione della carta di circolazione;
    - a tutte le successive vicende tecniche e giuridiche del veicolo;
    - agli incidenti in cui il veicolo sia stato coinvolto;
- è completamente informatizzato;
- è popolato ed aggiornato con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti terrestri, dagli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati, con le modalità e nei tempi di cui al regolamento, al C.E.D. del Dipartimento stesso;
- è accessibile secondo le modalità stabilite nel regolamento.

Il **nuovo comma 3-*bis*** è volto a disciplinare l'ipotesi in cui risulti che le **persone fisiche** intestatarie dei certificati di circolazione hanno **trasferito la propria residenza.**

In tal caso l'archivio nazionale dei veicoli è **aggiornato ad opera dell'ufficio competente** del Dipartimento per la mobilità sostenibile, che a sua volta riceve notizia dell'avvenuto trasferimento dai comuni per il tramite dell'anagrafe nazionale della popolazione residente (**ANPR**), non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica.

Viceversa, nell'ipotesi in cui siano le **persone giuridiche** intestatarie di certificati di circolazione a trasferire la propria sede, **incombe direttamente su di esse l'onere** di richiedere l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli, alternativamente:

- all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile, oppure
  a uno dei soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991, abilitati al collegamento telematico con il CED del Dipartimento stesso entro 30 giorni dal trasferimento.

Si valuti l'opportunità di specificare, nel caso di trasferimento della residenza di persone fisiche, su quale dei due Comuni – quello di provenienza o quello di destinazione – incombe l'obbligo informativo di cui sopra.

La **nuova lettera *d-bis),* introdotta al Senato**, apporta delle modifiche all'**articolo 110** del Codice della strada.
In particolare, è modificato il **comma 5**, che prevede che sia il regolamento a stabilire il contenuto e le caratteristiche della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica, nonché le modalità – secondo il nuovo testo – di svolgimento, **in via esclusivamente telematica**, degli adempimenti di cui ai precedenti commi 2, 2-*bis* e 3 in materia di immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole.
È, inoltre, inserito un **nuovo comma 5-*bis***, volto a stabilire che gli adempimenti testé menzionati sono effettuati dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti che svolgono attività di **consulenza** per la circolazione dei mezzi di trasporto (di cui alla legge n. 264 del 1991), attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del MIMS.

Con la **lettera d-*ter)*,** anch'essa introdotta **nel corso dell'esame al Senato**, è modificato l'**articolo 114** del Codice della strada relativo alla circolazione delle macchine operatrici, stabilendo al comma 6 che le modalità per l'immatricolazione sono gestite **esclusivamente in via telematica** e inserendo un **nuovo comma 6-*bis*,** che demanda le relative operazioni all'Ufficio della motorizzazione civile, che può avvalersi anche – con previsione dal tenore analogo alla lettera *d-bis),* v. *supra* - dei soggetti che svolgono attività di **consulenza** per la circolazione dei mezzi di trasporto (di cui alla legge n. 264 del 1991), attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del MIMS.

La **lettera *e)*** è stata oggetto di **modifiche al Senato**. Con essa si sostituisce la **lettera *f)* dell'articolo 116, comma 3**, del Codice della strada, avente ad oggetto

la disciplina del **regime delle patenti di tipo B** per la guida di veicoli a motore, e si apportano delle modifiche ai successivi **commi 4** e **11**.
Anche in questo caso, per una maggior chiarezza espositiva, si propone il seguente testo a fronte:

Formulazione originaria	Nuova formulazione
f) B: autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli; […]	*f)* B: *1)* autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli; **2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;** […]

Quindi, in forza dell'innovazione introdotta, la **patente B** abilita alla guida non solo degli autoveicoli descritti all'attuale numero 1), ma **anche ai veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto delle merci**, che:

- siano alimentati con i **combustibili alternativi** elencati all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE, definiti come combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Si tratta, in sostanza, di:
  a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;
  b) idrogeno;
  c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL);
  d) gas di petrolio liquefatto (GPL);
  e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;
- abbiano una **massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non a 4250 kg**, con l'ulteriore condizione che:
  - la massa superiore ai 3500 kg **non determini aumento della capacità di carico** in relazione allo stesso veicolo **e**
  - sia dovuta **esclusivamente** all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione.

In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da **almeno due anni**.

Un'altra modifica interessa il **comma 4** dell'articolo 116, ed è volta a consentire ai mutilati ed ai minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, di conseguire la **patente speciale** non solo – com'è già previsto - delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 e D, ma **anche** delle categorie **BE, C1E, CE, D1E e DE.**

Di analogo tenore le modifiche che interessano il **comma 11** in materia di conseguimento della **carta di qualificazione** del conducente per il trasporto di cose e di persone, che può essere conseguita anche dai conducenti titolari di patente speciale.

Con la **lettera *f)*** è aggiunto un **nuovo terzo periodo all'articolo 117, comma 2-*bis*** del Codice della strada, in tema di **limitazioni** imposte **nella guida** ai titolari di patente di tipo B.

Il comma 2-*bis*, infatti, vieta ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t (primo periodo). Il limite di potenza massima è elevato a 70 kW nel caso di veicoli di categoria M1 (secondo

periodo), che, ai sensi dell'articolo 47 del Codice della strada, sono i veicoli destinati al trasporto di persone, aventi non più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente.
Con il **nuovo terzo periodo**, si stabilisce che, per le autovetture **elettriche** o **ibride *plug-in*,** il limite di potenza specifica è pari a **65 kW/t** compreso il peso della batteria.
Tuttavia, come dispongono i periodi successivi, le suddette limitazioni **non** si applicano:

- ai veicoli adibiti al servizio di persone **invalide**, purché la persona invalida sia presente sul veicolo; ovvero
- nell'ipotesi in cui, accanto al conducente si trovi, in funzione di **istruttore**, una persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, o una patente valida per la categoria superiore.

Tale divieto ha effetto non per un anno, bensì per **tre anni dal rilascio** della patente di guida, per quanti abbiano subìto un provvedimento di sospensione della patente per detenzione di stupefacenti ad uso personale, ai sensi dell'**articolo 75**, comma 1, del d.P.R. n. 309 del 1990. Restano, in ogni caso, ferme le ulteriori preclusioni, nonché l'ipotesi di revoca della patente a seguito della suddetta sospensione, previste dall'articolo 120 del Codice della strada.

Lo stesso **articolo 120**, appena menzionato, è a sua volta modificato ad opera della **lettera *g).***
Innanzitutto, l'attuale **rubrica** ("Requisiti morali per ottenere il rilascio dei titoli abilitativi di cui all'articolo 116") è sostituita dalla seguente: "Requisiti **soggettivi** per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita". In particolare, la sostituzione dell'aggettivo "morali" con "soggettivi" deriva da una **modifica introdotta al Senato**.
L'ulteriore modifica apportata concerne l'introduzione di un **nuovo comma 6-*bis***, specificamente volto a disciplinare le ipotesi in cui le autorità preposte **possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita,** nei confronti dei soggetti, individuati nel comma 1, che non possono conseguire la patente di guida, vale a dire:

- i delinquenti abituali, professionali o per tendenza;
- coloro che sono o sono stati sottoposti:
    - a misure di sicurezza personali,
    - alle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011 (codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione);
- le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309 del 1990 (Testo unico in materia di stupefacenti), ossia i reati di produzione, traffico e detenzione illeciti di sostanze stupefacenti o

psicotrope, nonché associazione finalizzata al traffico illecito di tali sostanze, fatti salvi gli effetti degli eventuali provvedimenti riabilitativi;

- i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-*bis*, comma 1, lettera *f*), del medesimo d.P.R. n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti.

  La prima ipotesi consiste nella sospensione della patente e dei titoli di abilitazione alla guida o nel divieto di conseguirli fino a tre anni, per quanti risultino detentori di sostanza stupefacente o psicotropa per uso personale;

  la seconda, invece, concerne il divieto di condurre qualsiasi veicolo a motore, cui viene sottoposto chi non solo pone in essere la medesima condotta sanzionata dall'articolo 75, ma con modalità o circostanze dell'uso tali da comportare un pericolo per la sicurezza pubblica; ma anche risulti già condannato, anche non definitivamente, per reati contro la persona o contro il patrimonio o per reati previsti dal d.P.R. n. 309 del 1990 o dalle norme sulla circolazione stradale, oppure sanzionato per violazione dello stesso d.P.R. o destinatario di misura di prevenzione o di sicurezza;
- infine, le persone a cui per la seconda volta sia revocata la patente con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, ossia omicidio colposo derivante da una violazione alle disposizioni del Codice della strada.

Nei confronti di tali soggetti, il nuovo comma 6-*bis* dispone che, **alternativamente**:

- il **giudice** con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero
- il **prefetto** con l'irrogazione dei divieti di cui ai già citati articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-*bis*, comma 1, lettera *f)*, del d.P.R. n. 390 del 1990 (v. *supra*)

può disporre l'**interdizione** dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita (di cui all'articolo 50 del Codice della strada, v. *supra*).

> Si sottolinea, al riguardo, che si tratta di una **facoltà** del prefetto e non di un **automatismo**.
> Al proposito parrebbe che il decreto-legge abbia voluto trarre insegnamento dalla **Corte costituzionale**, la quale – con la sentenza n. **24** del **2020** - ha dichiarato illegittimo l'automatismo della revoca della patente nei confronti di chi sia stato colpito da misura di sicurezza; e con la sentenza n. **99** del **2020** ha dichiarato illegittimo l'automatismo della revoca della patente nei confronti di chi sia stato colpito da misura di prevenzione.

Sono fatti salvi gli effetti dei provvedimenti riabilitativi ed è specificato che, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, l'interdizione vale per tutta la loro durata.

Nell'ipotesi di cui al **comma 2** dell'articolo 120 in esame, il prefetto può disporre l'interdizione con lo **stesso provvedimento di revoca della patente** di guida.

Il comma 2 fa riferimento a tutte le condizioni soggettive elencate nel comma 1 dell'articolo 120 (v. elenco *supra*), con esclusione dei soli soggetti cui per la seconda volta sia revocata la patente con sentenza di condanna per omicidio colposo derivante da una violazione alle disposizioni del Codice della strada, e dispone che, nel caso in cui tali condizioni intervengano in data successiva al rilascio della patente di guida, il prefetto provvede a revocarla, e sempre purché non siano trascorsi più di tre anni dalla data di applicazione delle misure di prevenzione, o di quella del passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati.

Avverso il provvedimento interdittivo emanato dal prefetto è ammesso **ricorso** ai sensi del comma 4 dell'articolo 120, quindi da proporsi al Ministro dell'interno il quale decide, entro sessanta giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*recte*: Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili).
La violazione della misura interdittiva in parola è punita con la **sanzione** amministrativa pecuniaria da 2 mila a 7 mila euro ed è, altresì, disposta la **confisca** del velocipede.

Nel corso dell'esame al Senato è stata introdotta una **nuova lettera g-*bis*)**, che aggiunge all'**articolo 123**, **comma 7**, un nuovo periodo volto a stabilire che il **corso di formazione**, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera *c),* della direttiva 2006/126/CE, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A **senza il sostenimento di un esame di guida**.

L'articolo 7, paragrafo 1, lettera *c)*, richiamato, subordina il rilascio della patente di guida, per quanto riguarda la categoria A2 o la categoria A, al superamento di un esame di guida per la verifica delle capacità e dei comportamenti esclusivamente ovvero al completamento di una **formazione** ai sensi dell'allegato VI, a condizione che il candidato abbia acquisito un'esperienza di **almeno due anni** su un motociclo rientrante rispettivamente nella categoria A1 o nella categoria A2.
L'allegato VI prevede i **requisiti minimi** per la formazione e l'esame dei conducenti per la guida di motocicli di categoria A (**accesso progressivo**), disponendo, tra l'altro, che:

- la durata della formazione dei conducenti sia di **almeno 7 ore**;
- ciascun partecipante deve seguire la **parte pratica** della formazione e dimostrare le sue capacità e il suo comportamento su strada;
- i motocicli impiegati per la formazione devono rientrare nella categoria di patente di guida richiesta dai partecipanti;
- la durata della prova e la distanza percorsa devono essere **sufficienti** per valutare le capacità e i comportamenti su strada.

Presso il Senato è stata altresì introdotta una **nuova lettera**, che sostituisce il **comma 7-*bis* dell'articolo 123** disponendo che l'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite **SCIA** ai sensi dell'articolo 19-*bis*, comma 3, della legge n. 241 del 1990, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive – SUAP istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare, per ciascuno SUAP è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli.

Si segnala in proposito la necessità di procedere all'adeguamento della successione delle lettere, rinominando la presente come g-ter).

La **lettera *h)*** apporta cinque modifiche all'**articolo 126** del Codice della strada, che regola la **durata** della validità della patente di guida e i **requisiti** psico-fisici di idoneità alla guida la cui permanenza è necessaria ai fini della conferma della validità della patente stessa.
Innanzitutto, al primo periodo del comma 8 – a mente del quale la validità della patente è confermata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici – è premessa una clausola volta a **far salvo** quanto previsto dal comma 8-*ter*, anch'esso di nuova introduzione (v. infra).
È, poi, apportata una **correzione terminologica**, volta a sostituire la previgente denominazione del Dipartimento appena citato, ovunque ricorra, con la nuova: "Dipartimento per la mobilità sostenibile".
Come anticipato, è inserito nel corpo della disposizione un **nuovo comma 8-*ter***, il quale dispone che, nell'ipotesi in cui una patente di guida risulti scaduta da più di cinque anni, la conferma della sua validità è subordinata anche all'effettuazione, con esito positivo, di un **esperimento di guida** dal quale si evinca il permanere dell'idoneità tecnica alla guida in capo al titolare della patente.
A tal fine, al conducente è rilasciata dagli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile la **ricevuta** che attesta la prenotazione dell'esperimento di guida, la quale consente allo stesso di condurre il veicolo fino al giorno stabilito per la prova. La ricevuta è rilasciata previa acquisizione della **certificazione medica** di cui al comma 8 (cioè, l'esito della visita medica finalizzata a verificare la sussistenza dei requisiti psico-fisici di idoneità alla guida, ai sensi dell'articolo 119) e su richiesta del conducente.
L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di:

- almeno una delle manovre e
- almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico

previsti per la prova di guida finalizzata al conseguimento della patente della stessa categoria di quella posseduta.

La previsione originaria, secondo la quale se il conducente non si presenta il giorno stabilito per l'esperimento di guida, o se questo ha esito negativo, la patente è revocata, è stata **sostituita nel corso dell'esame al Senato**.
Il testo, nella formulazione **attuale**, **distingue le due ipotesi**, prevedendo che:

- in caso di **esito negativo** dell'esperimento di guida, la patente è **revocata** con decorrenza **dal giorno stesso della prova**;
- in caso di **assenza** del titolare, la patente è **sospesa** fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre **dal giorno successivo** a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.

Con un'ulteriore modifica, al comma 9 è aggiunto un **nuovo ultimo periodo**, che estende l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 8-*ter* anche ai soggetti titolari di patente italiana, la cui residenza o dimora risulti stabilita in un altro Stato per **almeno sei mesi**.
Si tratta dell'ipotesi in cui, ai sensi del comma 9, la validità della patente viene confermata dalle **autorità diplomatico-consolari italiane** presenti negli Stati medesimi, previo accertamento dei requisiti psico-fisici da parte di medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani, mediante il rilascio di una specifica attestazione che, per il periodo di permanenza all'estero, fa fede dell'avvenuta verifica del permanere dei suddetti requisiti.

Le modifiche che interessano il **comma 10** consistono in **adeguamenti terminologici**, dal momento che sono aggiornate le denominazioni:

- della "Direzione generale per la motorizzazione", aggiungendovi le parole "per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione", e
- del "Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici", sostituendola con l'attuale "Dipartimento per la mobilità sostenibile".

Modifiche di analogo tenore riguardano, da ultimo, il **comma 10-*bis***, dove sono sostituite le parole:

- "Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" con "Dipartimento per la mobilità sostenibile", e
- "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" con "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

Nel corso dell'esame al Senato è stata introdotta una **nuova lettera *h-bis)***, che modifica l'**articolo 167** che disciplina il **trasporto di cose** su veicoli a motore e sui rimorchi.
Per una maggiore chiarezza espositiva, si propone il seguente testo a fronte:

Testo dell'articolo 167	Testo come risultante dalle modifiche apportate al Senato
	1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.
2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore **di oltre il cinque per cento** a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da € 42 a € 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da € 87 a € 344, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da € 173 a € 694, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da € 430 a € 1.731, se l'eccedenza supera le 3 t.	2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro **345**, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro **695**, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro **431** a euro 1.**734**, se l'eccedenza supera le 3 t.
2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi **del 15 per cento** quella indicata nella carta di circolazione, **purché tale eccedenza non superi il limite del 5 per cento della predetta massa indicata nella carta di circolazione** più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.	2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione **più una tonnellata**. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.
3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le	3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le

Testo dell'articolo 167	Testo come risultante dalle modifiche apportate al Senato
sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché la eccedenza, **superiore al cinque per cento,** non superi rispettivamente il dieci, venti, trenta per cento, oppure superi il trenta per cento della massa complessiva.	sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché **l'eccedenza,** non superi rispettivamente il **cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.**
3-*bis*. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15 per cento quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni di cui al comma 3.	3-*bis*. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del **10** per cento quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni di cui al comma 3.
5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore **di oltre il cinque per cento** a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore **e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato**.	5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore.
10. Quando è accertata una eccedenza di massa superiore al dieci per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione	10. Quando è accertata una eccedenza di massa superiore al **cinque** per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione

Testo dell'articolo 167	Testo come risultante dalle modifiche apportate al Senato
del carico entro i limiti consentiti.	del carico entro i limiti consentiti.
10-*bis*. Per i veicoli di cui al comma 2-*bis* l'eccedenza di massa ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 10 è pari al valore minimo fra il 20 per cento e 10 per cento più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione.	10-*bis*. Per i veicoli di cui al comma 2-*bis* l'eccedenza di massa ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 10 è pari al **5** per cento più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione.
11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'art. 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, **limitando in questo caso la franchigia del cinque per cento alle masse massime relative a quel veicolo, ai sensi dell'art. 62.** La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione. **La franchigia del cinque per cento è prevista anche per i trasporti eccezionali e in tale caso non decade la validità dell'autorizzazione.**	11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'art. 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.
12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa in regola con le verifiche di legge e di quelli in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti di accompagnamento previsti da disposizioni di legge. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.	12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa **di tipo statico** in regola con le verifiche di legge e di quelli in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti di accompagnamento previsti da disposizioni di legge. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.
	12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o

Testo dell'articolo 167	Testo come risultante dalle modifiche apportate al Senato
	approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.

In materia di comportamento dei **pedoni** e di autorizzazioni alla circolazione su strada pedonale delle macchine per uso di bambini o di persone invalide, la **lettera *i)*** introduce, all'**articolo 190**, **comma 7, un ultimo periodo**, che consente alle macchine per uso di persone con disabilità la circolazione:

- sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali,

nonché, se dotate di motore:

- sulle piste ciclabili;
- sulle corsie ciclabili;
- sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile;
- sulle strade urbane ciclabili.

Infine, sono state introdotte **due nuove lettere** nel corso dell'esame **al Senato**.

La **lettera *i-bis*)** inserisce nel Codice della strada un **nuovo articolo 198-*bis***, recante disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni.
Si prevede, nel dettaglio, che la violazione, anche in tempi diversi, della **medesima norma** relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come **un'unica infrazione**. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono **nuove violazioni**.
Nel caso di accertamento di **più violazioni senza contestazione immediata**, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica **assorbe** quelli accertati nei **novanta giorni antecedenti** alla medesima notifica e non ancora notificati (comma 2).
Fuori da tali casi, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata **assorbe** le violazioni accertate, **in assenza di contestazione**, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile (comma 3).
Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il **pagamento in misura ridotta**, si applica la sanzione del

pagamento di una somma pari al **triplo del minimo edittale** previsto dalla disposizione violata, se più favorevole.
In deroga all'articolo 202, il pagamento di tale somma può essere effettuato **entro centro giorni** dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato **già effettuato** il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'**integrazione del pagamento** da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.
Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il **presupposto per l'istanza di archiviazione** delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.
L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita, a pena di **decadenza**, entro **centoventi giorni** dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata. L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento della sanzione e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.

La **lettera *i-ter)*** inserisce, all'**articolo 203**, un **nuovo comma 3-*bis***, a mente del quale, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è **immatricolato all'estero** e non è possibile, per **difficoltà oggettive**, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 201.

Si segnala l'erronea indicazione del riferimento normativo.

La riscossione coattiva può essere attivata, **nei cinque anni successivi**, nei confronti di **chi è trovato alla guida** del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del MIMS, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni.

Il **comma 2** dell'articolo in commento rinvia all'emanazione di un **decreto del MIMS**, per definire le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma

1, lettera *e),* è **subordinata** alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera *e)*, si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

Nel corso dell'esame al Senato, è stato inserito un **nuovo comma 2-*bis*** che, rifacendosi alle previsioni di cui alla neointrodotta **lettera *0a)*** (v. *supra*), dispone che il decreto del MIMS ivi previsto sia adottato entro **centoventi giorni** dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere **aggiornato entro il 31 gennaio** di ciascun anno.

Il **comma 3** modifica il decreto-legge n. 162 del 2019, portando da 12 a 24 la proroga della **sperimentazione** sui mezzi di micromobilità elettrica.

Il **comma 4 è stato soppresso nel corso dell'esame al Senato, con un emendamento al testo del disegno di legge di conversione**. Esso sospendeva l'incremento delle tariffe di pedaggio - dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio, ove tale conclusione fosse anteriore alla data del 31 dicembre 2022 - delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si disponeva l'applicazione delle tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Articolo 7, comma 4-*bis*
(Commissario liquidatore di società autostradali miste regionali)

Il **comma 4-bis dell'articolo 7, introdotto dal Senato,** prevede l'assegnazione di un finanziamento, nel limite massimo di 2 milioni per l'anno 2022, al Commissario liquidatore delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a. (ADL), Autostrade del Molise s.p.a. (ADM), Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (CAL), Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. (CAP).

Il **comma 4-bis, introdotto dal Senato,** assegna un finanziamento nel limite massimo di 2 milioni per l'anno 2022 al Commissario liquidatore delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a. (ADL), Autostrade del Molise s.p.a. (ADM), Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (CAL), Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. (CAP), nominato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in base alle disposizioni previste dal comma 2-*terdecies* dell'art. 2 del D.L. 121/2021.
La disposizione in esame è volta a **ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle suddette società autostradali**, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il previsto decreto di nomina del Commissario liquidatore.
Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente in cui sono riscritti i residui passivi perenti dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il **comma 2-terdecies dell'art. 2 del D.L. 121/2021** reca norme per l'eventuale liquidazione delle società indicate all'art. 36, comma 2, lettera b), n. 4, del D.L. 98/2011, vale a dire delle seguenti società miste regionali: Autostrade del Lazio s.p.a. (ADL); Autostrade del Molise s.p.a. (ADM); Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (CAL); Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. (CAP).
In particolare, le citate società che non abbiano provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data.
Si prevede inoltre l'emanazione di un decreto del MIMS, adottato entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in commento, finalizzato alla nomina di un commissario liquidatore, per lo svolgimento delle attività liquidatorie, e alla determinazione del compenso spettante al commissario liquidatore sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'art. 8 del D.Lgs. 14/2010 (che disciplina i compensi degli amministratori giudiziari).
Si dispone inoltre che gli oneri relativi al pagamento del compenso spettante al commissario liquidatore sono a carico delle società poste in liquidazione e che resta ferma l'assegnazione al MIMS delle risorse, già destinate alla realizzazione delle

infrastrutture di rilevanza regionale ad opera delle società liquidate ed ancora disponibili alla data di entrata in vigore della medesima disposizione.
Come evidenziato nel bilancio Anas 2020: ADL S.p.A. è una società a partecipazione paritetica tra Anas e la Regione Lazio che ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti per l'affidamento della concessione, nonché l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai Soci per la realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della Regione Lazio; ADM S.p.A. è una società partecipata in via paritetica da Anas e dalla Regione Molise che è stata costituita per il compimento e l'esercizio di tutte le attività, di tutte le funzioni e di tutti i poteri ad essa trasferiti con decreto del Ministro delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 2, comma 289, della legge finanziaria 2008 al fine della realizzazione e della gestione di infrastrutture autostradali e in particolare, dell'autostrada A14-A1 Termoli-San Vittore. Nello stesso bilancio 2020 viene ricordato che a seguito dell'approvazione, in data 27 novembre 2020, del bilancio finale di liquidazione, che ha visto attribuire ad Anas una quota di 783 mila euro, la Società ADM è stata cancellata dal registro delle imprese in data 8 gennaio 2021. CAL S.p.A. è una società a partecipazione paritetica tra Anas e Infrastrutture Lombarde S.p.A. (Regione Lombardia) che è stata costituita in attuazione delle disposizioni di cui alla L. n. 296/2006, art. unico, co. 979, e ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione delle seguenti autostrade collocate nel territorio lombardo e delle opere ad esse connesse: autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi); sistema viabilistico pedemontano – autostrada Pedemontana Lombarda (APL) e tangenziale esterna est di Milano (TEEM).
Nel sito web dell'Anas si segnala infine che l'Assemblea degli azionisti della società Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A., partecipata al 50% da Anas e dalla Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A., ha deliberato il 14 settembre 2016 la messa in liquidazione della Società. Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. (CAP) era stata costituita nel 2008, in attuazione della legge finanziaria, allo scopo di compiere le attività necessarie alla realizzazione della Pedemontana Piemontese, dell'infrastruttura autostradale multimodale di corso Marche a Torino, della tangenziale autostradale est di Torino e del Raccordo autostradale Strevi-Predosa.

Articolo 7, comma 4-*bis*
(Interventi infrastrutturali via Aurelia-Versilia e Verghereto Tiberina)

L'**articolo 7, comma 4-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in Senato**, prevede un finanziamento pari a 500.000 euro finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva volta a completare l'asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel Comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca. A tal fine viene pertanto assegnato al Comune di Pietrasanta, per l'anno 2022, il suddetto contributo di 500.000 euro.
Il comma in questione, inoltre, contiene alcune disposizioni volte ad accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessaria a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra le regioni Toscana ed Emilia-Romagna. A tal fine è assegnata ai soggetti gestori che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi l'importo pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 per lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza della strada.

Articolo 7, commi 4-*bis* e 4-*ter*
(Revoca dell'omologazione in caso di manipolazione degli impianti di riduzione delle emssioni)

I commi **4-*bis*** e **4-*ter*** dell'art. 7**, inseriti dal Senato**, prevedono che il MIMS **revochi** – previa assegnazione di un termine - l'omologazione dei motori euro 5 e euro 6 ove sia accertata la manipolazione dei dispositivi di riduzione delle emissioni.

La premessa necessaria per la comprensione di questa modifica è che l'art. **5** del regolamento **2015/715/UE** fa divieto di usare **impianti di manipolazione** che **riducono l'efficacia** di sistemi di **controllo delle emissioni**.
Il medesimo art. 5 del citato reglamento prevede deroghe al divieto ma le condizioni di applicabilità delle deroghe sono soggette a controlli.
Ai sensi del **comma 4-*bis***, all'atto di accertare irregolarità sull'uso di mezzi per alterare il funzionamento del controllo sulle emissioni dei motori euro 5 ed euro 6, il MIMS dapprima assegna al titolare dell'impianto omologato un **termine** (**non superiore a 60 giorni**, decorrente dalla notifica dell'accertamento) entro cui ripristinare il regolare funzionamento del controllo anti-emissioni e poi – in caso d'inottemperanza – **revoca** l'omologazione (comma **4-*ter***).

Articolo 7-*bis*
(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

L'**articolo 7-*bis*, inserito** nel corso dell'esame **al Senato**, disciplina, ai **commi 1-5**, gli **accordi verticali tra** il **costruttore automobilistico o** l'**importatore e i singoli distributori** autorizzati alla commercializzazione di **veicoli non ancora immatricolati**, **nonché immatricolati** dai distributori autorizzati **da non più di sei mesi** e **che non abbiano percorso più di 6000 km**. Il **comma 6 differisce** dal 30 giugno 2022 **al 30 settembre 2022** i **termini di scadenza per la conferma delle prenotazioni *on line*** dei contributi per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*).

Ai sensi del **comma 1**, le disposizioni dell'articolo si applicano agli **accordi verticali tra** il **costruttore automobilistico o** l'**importatore e i singoli distributori** autorizzati alla commercializzazione di **veicoli non ancora immatricolati**, **nonché immatricolati** dai distributori autorizzati **da non più di sei mesi** e **che non abbiano percorso più di 6000 km**.

Si rileva che l'articolo in esame disciplina gli accordi verticali, senza procedere ad alcun richiamo normativo alla disciplina europea e nazionale vigente relativamente ad essi.

L'**articolo 101, par. 1** del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea **(TFUE)** vieta gli accordi che possono pregiudicare il commercio tra gli Stati membri e che impediscono, restringono o falsano il gioco della concorrenza Tuttavia, il par. 3 dell'articolo 101 **esenta** dal divieto gli accordi che producono **vantaggi tali da compensare gli effetti anticoncorrenziali**.
Si tratta in particolare di accordi che contribuiscono a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, evitando di: a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi; b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.
La Commissione ha definito una categoria di accordi verticali che ritiene, di norma, conformi alle condizioni stabilite nell'articolo 101, par. 3 TFUE, e a questo scopo ha adottato il Regolamento 330/2010/UE, del 20 aprile 2010.
Il Regolamento è dunque relativo all'applicazione dell'articolo 101, par. 3, TFUE a **categorie di accordi verticali e pratiche concordate** (GU L 102 del 23.4.2010, pag. 1-7).
Ai sensi dell'art. 1 del Regolamento 330/2010/UE, per «**accordi verticali**» si intendono gli accordi o le pratiche concordate **conclusi tra due o più imprese, operanti ciascuna**, ai fini dell'accordo o della pratica concordata, **ad un livello differente della catena di produzione o di distribuzione**, e che si riferiscono

alle condizioni in base alle quali le parti possono acquistare, vendere o rivendere determinati beni o servizi.
Il Regolamento n. 461/2010/UE disciplina le modalità di applicazione dell'articolo 101, par. 3 TFUE, proprio agli **accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico**.
Tale regolamento (art. 3) – quanto all' **esenzione per categoria degli accordi verticali concernenti l'acquisto, la vendita o la rivendita di autoveicoli nuovi** – dispone che essi rientrino, dal 1° giugno 2013 nel campo d'applicazione del Regolamento (CE) n. 330/2010. La soglia della quota di mercato, l'esclusione di taluni accordi verticali dall'esenzione prevista dal regolamento e le altre condizioni ivi stabilite assicurano di norma che gli accordi verticali relativi alla distribuzione di autoveicoli nuovi rispettino le condizioni dell'articolo 101, par. 3, TFUE. Tali accordi pertanto beneficiano dell'esenzione concessa dal regolamento (UE) n. 330/2010, nel rispetto di tutte le condizioni ivi stabilite.

Ai sensi del **comma 2**, gli **accordi** tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato **hanno durata minima di cinque anni** e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita.
Ciascuna parte comunica - con nota in forma scritta - trasmessa **almeno sei mesi prima della scadenza**, l'**intenzione** di **non procedere al rinnovo** dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

Secondo il **comma 3**, il **costruttore di veicoli o l'importatore**, prima della conclusione dell'accordo, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, **forniscono al distributore** autorizzato tutte le **informazioni** di cui siano in possesso, che risultino **necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni** da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, **inclusa la stima dei ricavi marginali attesi** dalla commercializzazione dei veicoli.

Ai sensi del comma 4, al **costruttore** automobilistico o all'i**mportatore che recede dall'accordo** prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un **equo indennizzo** al distributore **parametrato** congiuntamente al valore:
a) degli **investimenti** che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;
b) dell'**avviamento** per le **attività svolte** nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

Il **codice civile** (**articolo 1373**, secondo comma) dispone che **nei contratti a esecuzione continuata o periodica**, la facoltà può essere esercitata anche successivamente a quando il contratto abbia avuto principio di prestazione, ma il recesso non ha effetto per le prestazioni già eseguite o in corso di esecuzione.

Qualora sia stata stipulata la prestazione di un **corrispettivo per il recesso**, questo ha effetto quando la prestazione è eseguita. È salvo in ogni caso il patto contrario.
Quanto all'esercizio del diritto di recesso da parte delle società importatrici di autoveicoli, volto alla riorganizzazione della rete distributiva degli stessi, la Corte di cassazione (Cassazione Civile, I Sez., 13 ottobre 2016, n. 20688) ha rilevato che questo non concreta una condotta ad effetti anticoncorrenziali e discriminatori nella linea verticale, nei confronti dei distributori esclusi dall'operazione di ristrutturazione. Nel caso di specie esaminato dalla Corte, la disdetta era stata rivolta a tutti i concessionari con un congruo periodo di preavviso di un anno. La ristrutturazione della rete distributiva non è stata valutata come abuso né di posizione dominante né di dipendenza economica, né violativa della disciplina europea sugli accordi verticali, ma una scelta imprenditoriale in sostanza giustificata da ragioni di competizione sul mercato e quindi pienamente legittima.

Secondo quanto prevede il comma 5, l'**indennizzo non è dovuto** nel caso di risoluzione per inadempimento o **quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato**.

Il **comma 6** reca un **differimento di termine**.

Proroga dal 30 giugno 2022 **al 30 settembre 2022** i **termini di scadenza, per la conclusione della procedura *on line* per la conferma delle prenotazioni** dei contributi per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*), di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo del D.L. n. 121/2021 (L. n. 156/2021). Si tratta delle prenotazioni inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021.

L'art. 8 del decreto-legge n. 121 del 2021, convertito dalla legge n. 156 del 2021, al **comma 1** modifica l'alinea del comma 1031 della legge di bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018), al fine di specificare che gli **ecoincentivi** per l'acquisto di veicoli nuovi non inquinanti previsti dallo stesso comma 1 (c.d. *ecobonus*), sono riconosciuti **a chi acquista i veicoli dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021,** anche in locazione finanziaria, e li **immatricola in Italia.** La modifica è volta a chiarire che il termine del **31 dicembre 2021 è riferito al solo acquisto del veicolo e non anche alla data di immatricolazione**, che può pertanto essere successiva, in quanto legata ai tempi di consegna del veicolo.
Il **comma 2** specifica che tale disposizione **si applica anche alle procedure in corso** alla data di entrata in vigore del presente decreto e che **continuano a trovare applicazione,** in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del MISE 20 marzo 2019, con i seguenti **termini di scadenza**, **per la conclusione della procedura *on line*** prevista dal decreto ministeriale per la conferma della prenotazione dei contributi (per approfondimenti si veda il sito: ecobonus.mise.gov.it):

- al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021;
- al **30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021**.

Si dispone inoltre che tali termini si applichino, alle medesime condizioni, al completamento delle prenotazioni in corso per i contributi relativi ai veicoli di categoria M1 (autovetture), M1 speciali, N1 e L, che vengono pertanto prorogati a tali date.

Articolo 7-*bis*
(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture stradali)

L'**articolo 7-*bis*,** introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato, reca una serie di disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture stradali con particolare riguardo ad alcuni profili della disciplina della revoca delle concessioni autostradali.

In particolare **il comma 1** prevede che nel caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, l'importo dell'indennizzo venga determinato a seguito di una appropriata verifica delle voci di bilancio mediante l'esecuzione di una asseverazione da parte di una primaria società di revisione.

La determinazione dell'importo previsto verrà definita con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia delle finanze, non oltre 12 mesi dall'estinzione della concessione.

Lo stesso comma prevede comunque che è fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario. Tale risarcimento viene determinato anche tenendo conto delle risultanze ispettive effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali su richiesta del concedente.

Tali controlli sono finalizzati anche a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

In base a quanto previsto dal **comma 2**, il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da Anas S.p.A. a titolo di prezzo di concessione nei confronti del concessionario.

Tali somme verranno versate ad Anas S.p.A. in base ai termini e alle modalità che verranno definite con la società stessa d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale.

Il comma 3 istituisce un apposito fondo per le finalità di cui al comma 1 nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Per tale fondo è prevista una dotazione finanziaria pari a 500 milioni di euro nell'arco temporale dal 2022 al 2024.

Il comma 4, infine, prevede alcune disposizioni al fine di consentire la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali.

In particolare il comma in questione prevede la proroga di ulteriori due anni delle dichiarazioni di pubblica utilità relative ad una serie di interventi di infrastrutture stradali presenti nella regione Lazio.

Si tratta, in particolare, del completamento del collegamento intermodale Roma-Latina e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone.

La proroga della dichiarazione di pubblica utilità si rende necessaria in considerazione dell'attività di verifica in corso effettuata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in collaborazione con la Regione Lazio e i cui tempi di conclusione non sono compatibili con i termini attualmente previsti per la dichiarazione di pubblica utilità.

Articolo 7-*bis*
(Mezzi per TPL)

L'**articolo 7-*bis*, introdotto al Senato**, proroga la sospensione dell'obbligo di cofinanziamento delle regioni, degli enti locali e dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale nell'acquisto dei mezzi per il TPL.

Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di **rinnovo del parco mezzi per TPL**, l'articolo 7-*bis* reca una modifica all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge n. 34 del 2020, cosiddetto decreto rilancio, **sopprimendo il termine finale della sospensione dell'obbligo di cofinanziamento ivi prevista**.
Più nel dettaglio e rinviando al relativo *dossier* per ogni approfondimento, l'articolo 200, comma 7, primo periodo, appena citato, **sospendeva fino al 31 dicembre 2024** l'applicazione per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, dell'obbligo di **cofinanziamento**, previsto per i soggetti beneficiari di fondi statali, nell'acquisto dei mezzi per il rinnovo del parco autobus. Tanto, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi stessi.
L'articolo 7-*bis* in commento, come anticipato, dispone la **soppressione** del riferimento alla data del 31 dicembre 2024.

Articolo 7-*ter*
(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)

L'**articolo 7-*ter***, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, reca disposizioni finalizzate a garantire - a seguito della risoluzione della convenzione del 18 novembre 2009 sottoscritta tra Anas S.p.A. e Strada dei Parchi S.p.A., per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dall'autostrada A24 e A25 - la continuità e la sicurezza della circolazione lungo dette autostrade, nonché la realizzazione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, sulle medesime autostrade.

A tale riguardo si evidenzia che la Società Strada dei Parchi S.p.A. è concessionaria del tratto autostradale a pedaggio Roma, L'Aquila, Teramo - diramazione per Torano, Pescara (A24-A25) a seguito di procedura di gara del 20 dicembre 2001.
Il rapporto concessorio è stato modificato ed integrato con la convenzione unica sottoscritta il 18 novembre del 2009.
Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Per quanto riguarda i principali interventi normativi che hanno riguardato l'autostrada A24 e A25 è utile ricordare come il comma 2 dell'art. 16 del D.L. 109/2018 aveva previsto una rimodulazione temporale dell'autorizzazione di spesa disposta a favore della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A., al fine di consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale in questione che si sono resi necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017.

L'articolo 9-*tricies semel* del D.L. 123/2019 ha poi disposto la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A24 e A25 nelle more della rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni della concessione (sospensione poi prorogata fino al 31 dicembre 2021 dall'art. 2, comma 2-bis, del D.L. 121/2021).

Successivamente, l'art. 206 del D.L. 34/2020 ha previsto la nomina di un Commissario straordinario per l'espletamento delle attività finalizzate ad accelerare la messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25.

In attuazione di tale disposizione, con il D.P.C.M. 23 marzo 2022 si è provveduto alla nomina di Marco Corsini a Commissario straordinario per la sicurezza

antisismica e il ripristino della funzionalità delle citate autostrade. Informazioni in proposito sono contenute nella risposta all' interrogazione 5/07335.
Si ricorda inoltre che con la sezione II della legge di bilancio 2022 (L. 234/2021) è stato operato il rifinanziamento di opere di ripristino e messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 per 1 miliardo di euro dal 2024 fino al 2030.

Informazioni sull'aumento dei pedaggi e sulla messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25 sono state fornite dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nell' informativa urgente resa nella seduta dell'Assemblea della Camera del 4 maggio 2022.
Inoltre, nella seduta del 26 aprile 2022, la Commissione Ambiente della Camera ha svolto audizioni sul procedimento di definizione del piano economico finanziario delle tratte autostradali A24 e A25, nel corso delle quali è stata acquisita la documentazione depositata dal Ministero delle infrastrutture e la documentazione depositata da Strada dei Parchi S.p.A.

Passando quindi all'esame del contenuto dell'articolo in questione, si segnala che il **comma 1,** in particolare, prevede che la convenzione unica del 18 novembre 2009 per la gestione in concessione della rete autostradale in questione è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei parchi S.p.A., sulla base delle motivazioni contenute nel decreto della Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia delle finanze, adottato in data 7 luglio 2022.
Al contempo il comma in esame prevede che il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è reso immediatamente e definitivamente efficace.

A tale proposito si segnala che il TAR del Lazio ha recentemente accolto la richiesta di sospensiva del provvedimento amministrativo sopra citato, con cui era stata disposta la revoca della concessione.
La richiesta di sospensiva era stata presentata dalla Società Strada dei Parchi Spa.

Il comma 2 prevede che, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente della rete autostradale e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione della suddetta rete, Anas S.p.A. assume, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizioni di sicurezza, la gestione delle sopramenzionate autostrade.

Il comma 3 reca disposizioni finalizzate a garantire lo svolgimento delle attività indicate con particolare riguardo alla manutenzione ordinaria e agli interventi di ripristino e messa in sicurezza antisismica delle tratte autostradali in questione.
Nel comma in questione viene inoltre stabilito che al personale assunto da ANAS s.p.a. continuano ad applicarsi, purché impegnato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a.

Il comma 4 stabilisce che la società Strada dei Parchi S.p.A. provvede a mettere immediatamente a disposizione di Anas S.p.A. tutta la documentazione anche tecnica relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e i programmi di manutenzione in corso di esecuzione, il personale, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili e i beni materiali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria dell'autostrada A24 e A25.

Il comma 5 prevede che nel caso di inosservanza degli obblighi previsti dal comma 4 possa essere nominato un commissario *ad acta* nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e delle della mobilità sostenibile.

Il comma 6 prevede, al fine di assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25 che le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione delle suddette autostrade debbono essere integralmente eseguite nei confronti di Anas S.p.A.

Per quanto attiene, invece, alla definizione delle tariffe da pedaggio, **il comma 6-*bis*** istituisce un apposito Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante di ANAS S.p.a, un rappresentante della Regione Abruzzo, un rappresentante della Regione Lazio, una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU).

Il comma 7 prevede che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provveda, entro il 31 dicembre del 2022, ad effettuare delle ispezioni finalizzate a verificare le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura dell'autostrada A24 e A25, informando il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 8 individua la copertura finanziaria degli oneri derivanti dei commi precedenti mentre il **comma 9** stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro

dell'economia e delle finanze, venga individuato l'ammontare dell'indennizzo da corrispondere a seguito della risoluzione della concessione previa asseverazione da eseguirsi da parte di una primaria società di revisione e tenuto conto delle risultanze dell'attività ispettive che verranno svolte, fermo restando il diritto al risarcimento del danno causato a seguito degli inadempimenti da parte della società Strada dei Parchi S.p.A. agli obblighi previsti dalla convenzione di concessione.

Il comma 10 stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a trattenere sull'eventuale indennizzo una somma corrispondente all'importo delle rate di corrispettivo di cui alla Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei parchi S.p.A. ad Anas alla data entrata in vigore del presente decreto.

Da ultimo il **comma 11** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi precedenti.

Articolo 7-*quater*
(Disposizioni finanziarie)

L'**articolo 7-*quater*, introdotto dal Senato,** reca la **quantificazione degli oneri** derivanti dagli **articoli 7-*bis*** e **7-*ter*** e indica le **fonti di copertura finanziaria**.

In particolare, il **comma 1** reca la **quantificazione degli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 1 e 2**, pari complessivamente a **160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 e a 250 milioni di euro per l'anno 2024**.
Per quanto riguarda la **copertura finanziaria**, si provvede come segue:

a) quanto a **100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024**, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 2015), come rifinanziato dalla legge di bilancio 2022 (legge n. 234 del 2021).

Si tratta delle somme del **Fondo per il recepimento della normativa europea** istituito nello Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 41-bis della legge n. 234 del 2012. Il Fondo dispone, in base al rifinanziamento operato dall legge di bilancio 2022 (legge n. 234 del 2021, Bilancio per capitoli dello Ministero dell'economia e delle finanze) di 213.273.192 euro per l'anno 2022, 215.273.192 euro per l'anno 2023 e 216.273.192 euro per l'anno 2024;

b) quanto a **15 milioni per l'anno 2022**, mediante corrispondente utilizzo del **fondo di parte corrente** di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge di contabilità e finanza pubblica, (legge n. 196 del 2009), iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si ricorda che il comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge di contabilità e finanza pubblica prevede che in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato venga quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei **residui passivi perenti eliminati**. Con la legge di bilancio, annualmente, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere **reiscritte**, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate;

c) quanto a **15 milioni per l'anno 2022**, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge n.

137 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 176 del 2020.

L'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge n. 137 del 2020 rinvia alle ordinanze del Ministro della salute per la **classificazione e l'aggiornamento delle aree** caratterizzate da uno scenario di elevata o massima gravità e da un livello di rischio alto relativamente alla diffusione dell'epidemia da Covid-19 (comma 1), rinviando altresì a un **fondo appositamente istituito** per la copertura degli oneri derivanti dall'estensione delle misure restrittive con una dotazione di 1.790 milioni di euro per l'anno 2020 e 190,1 milioni di euro per l'anno 2021 (comma 2). L'articolo consente inoltre di impiegare per le **regolazioni contabili** le risorse del medesimo fondo di cui sopra, autorizzando il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare le **variazioni di bilancio** rese necessarie da eventuali maggiori esigenze (comma 3). Le **risorse del fondo non utilizzate** entro l'anno 2020 potranno essere conservate in conto residui per essere utilizzate per le medesime finalità anche negli esercizi successivi (comma 4). La **copertura** degli oneri derivanti dal presente articolo viene individuata nelle risorse di cui all'articolo 34 (comma 6);

d) quanto a **30 milioni per l'anno 2022**, mediante corrispondente riduzione del **fondo per interventi strutturali di politica economica (FISPE)**, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 307 del 2004.

Il **comma 2 autorizza** il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti **variazioni di bilancio** ai fini dell'immediata attuazione delle disposizioni recate dal presente decreto.

Articolo 8
(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)

L'**articolo 8** reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale in tutte le sue modalità.
A tal fine, sono introdotte delle modifiche alla denominazione, alla struttura e ai compiti dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile; sono precisate le modalità di destinazione e ripartizione di risorse di Fondi statali; è disposta la trasmissione all'Osservatorio dei dati dell'attività manutentiva programmata; infine, è autorizzata la spesa per la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili per l'ammodernamento delle ferrovie regionali.

I commi da 1 a 5 dell'articolo 8 sono volti ad innovare la disciplina relativa a quello che, **a seguito delle modifiche approvate in Senato – ov'è stato introdotto il riferimento al monitoraggio anche del trasporto pubblico locale -**, è l'«Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile».
La prima modifica, contenuta al comma 1, incide sull'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007 (finanziaria per il 2008) istitutivo di tale Osservatorio e consiste proprio nella sostituzione della nuova denominazione dell'organismo alla precedente (che era «Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale»).

> L'articolo 1, comma 300, citato, istituisce presso il MIMS il suddetto Osservatorio, al quale è espressamente previsto che partecipino i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali.
> Lo scopo precipuo della creazione di tale Osservatorio è creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali, nonché assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.
> Per le spese per il funzionamento dell'Osservatorio la disposizione in parola autorizza la spesa di 2 milioni l'anno a decorrere dal 2008.
> È, altresì, previsto l'obbligo, per l'Osservatorio, di presentare annualmente un rapporto alle Camere sullo stato del trasporto pubblico locale.

Al comma 1 sono poi elencate le finalità dell'intervento normativo (le quali, per la loro vastità, sembrano doversi più correttamente riferire all'intero articolo 8 e non al solo comma 1), ossia il miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale nelle sue diverse espressioni, in coerenza – del resto – con gli obiettivi posti dal PNRR.

Ai sensi del comma 2, all'Osservatorio sono affidati i seguenti, ulteriori, compiti:

a) la predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

Si ricorda che, ai sensi del citato articolo 84, comma 1, del Codice della strada, un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo stesso.

b) l'acquisizione di dati e la predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;
c) l'acquisizione di dati e la predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);
d) l'acquisizione periodica e la predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;
e) l'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

Per lo svolgimento delle suddette attività, il successivo comma 3 consente all'Osservatorio di stipulare, **senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (specificazione, questa, introdotta al Senato)**, apposite convenzioni con:

- le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001 (recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche);

Il riferimento è a tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi:
- gli istituti e scuole di ogni ordine e grado;
- le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo;
- le Regioni;
- le Province;

- i Comuni;
- le Comunità montane e loro consorzi e associazioni;
- le istituzioni universitarie;
- gli Istituti autonomi case popolari;
- le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni;
- tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali;
- le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale;
- l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN);
- le Agenzie di cui al decreto legislativo n. 300 del 1999;
- fino alla revisione organica della disciplina di settore, il CONI.

- con l'ART - Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici;

Al fine di liberalizzare il settore dei trasporti, l'articolo 37 citato istituisce, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'ART, alla quale è riconosciuta piena autonomia e indipendenza di giudizio e di valutazione. Essa ha sede in un immobile di proprietà pubblica sito in Torino, individuato dal d.P.C.M 3 dicembre 2013 nel Lingotto presso il Politecnico ed è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori.

- con le aziende di trasporto pubblico locale; nonché
- con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici.

Le convenzioni sono finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'AgID - Agenzia per l'Italia digitale con le linee guida in materia.

Sempre per le medesime attività di cui al comma 2, il comma 4 consente altresì all'Osservatorio di avvalersi:

- non solo del personale del MIMS e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni ed enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste;
- ma anche di massimo 8 esperti di particolare e comprovata specializzazione, cui il MIMS è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Il riferimento è agli incarichi individuali che le amministrazioni pubbliche possono conferire con contratti di lavoro autonomo, per specifiche esigenze cui non possono far fronte con personale in servizio, ad esperti di particolare e

comprovata specializzazione anche universitaria, al ricorrere dei seguenti presupposti di legittimità:

a) l'oggetto della prestazione deve corrispondere alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, ad obiettivi e progetti specifici e determinati e deve risultare coerente con le esigenze di funzionalità dell'amministrazione conferente;

b) l'amministrazione deve avere preliminarmente accertato l'impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane disponibili al suo interno;

c) la prestazione deve essere di natura temporanea e altamente qualificata; non è ammesso il rinnovo; l'eventuale proroga dell'incarico originario è consentita, in via eccezionale, al solo fine di completare il progetto e per ritardi non imputabili al collaboratore, ferma restando la misura del compenso pattuito in sede di affidamento dell'incarico;

d) devono essere preventivamente determinati durata, oggetto e compenso della collaborazione.

Si prescinde dal requisito della comprovata specializzazione universitaria in caso di stipulazione di contratti di collaborazione per attività che debbano essere svolte da professionisti iscritti in ordini o albi o con soggetti che operino nel campo dell'arte, dello spettacolo, dei mestieri artigianali o dell'attività informatica nonché a supporto dell'attività didattica e di ricerca, per i servizi di orientamento, compreso il collocamento, e di certificazione dei contratti di lavoro, purché senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ferma restando la necessità di accertare la maturata esperienza nel settore.

Il ricorso ai contratti di cui al presente comma per lo svolgimento di funzioni ordinarie o l'utilizzo dei soggetti incaricati ai sensi del medesimo comma come lavoratori subordinati è causa di responsabilità amministrativa per il dirigente che ha stipulato i contratti.

Agli oneri derivanti da tali incarichi si provvede attingendo alle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis)*, del decreto-legge n. 50 del 2017 (recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), come modificato dal comma 5 del presente articolo, **su cui v. *infra***.

Il limite massimo di spesa è pari complessivamente a 200 mila euro nell'anno 2022 e 400 mila euro annui a decorrere dall'anno 2023.

Il comma 5 dell'articolo in esame modifica il già citato articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge n. 50 del 2017, incrementando l'entità delle risorse destinate allo svolgimento delle attività ed al conferimento degli incarichi di cui ai precedenti commi 3 e 4, nonché all'implementazione e allo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio.

La quota del Fondo a disposizione è, infatti, incrementata da 0,025 a 0,105 per cento sul totale, con la previsione comunque di un limite massimo pari a 5,2 milioni di euro all'anno.

L'articolo 27, comma 2, del decreto-legge n. 50 del 2017, disciplina il riparto del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012 (in tema di revisione della spesa pubblica e rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario).
È previsto, infatti, che, a decorrere dall'anno 2020, il riparto di tale Fondo è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del MIMS, di concerto con il MEF e previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.
Tra i criteri stabiliti per il riparto, la lettera e-bis) dispone la destinazione annuale della predetta quota percentuale dell'ammontare del Fondo alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio.

Nei commi da 6 a 8 sono contenute delle previsioni di carattere finanziario.
Ai sensi del comma 6, dal 2022 al 2024, per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, lo 0,3 per cento della dotazione del già citato Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal MIMS, di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

Il comma 7 è, viceversa, volto a sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in corso in Ucraina. A tal fine, è stabilito che la ripartizione delle risorse stanziate per l'esercizio 2022 sul medesimo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale sia effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-bis, del decreto-legge n. 50 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal d.P.C.M. 11 marzo 2013;

A mente dell'articolo 27, comma 2-bis, citato, ai fini del riparto del predetto Fondo si tiene annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società RFI Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'ART.
Tali variazioni sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno a partire dal saldo del 2019.
Le variazioni fissate a preventivo sono soggette a verifica consuntiva ed eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020 a seguito di apposita certificazione resa, entro il mese di settembre di ciascun anno, da parte delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario al MIMS, per il tramite dell'Osservatorio, nonché alle Regioni, a pena della sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni.

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013 (legge di bilancio 2014) e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del MIMS adottato con le stesse modalità del precedente, entro il 31 ottobre 2022;

I costi *standard* sono definiti, ai sensi dell'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013, da un decreto del MIMS da adottarsi entro il 31 marzo 2014, previa intesa in sede di Conferenza unificata – si veda, da ultimo, il D.M. n. 157 del 28 marzo 2018.
Oltre a definire, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi *standard* dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, il decreto contiene anche i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.
È, poi, specificato che, nella determinazione del costo *standard* per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto:
- dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole;
- della velocità commerciale;
- delle economie di scala;
- delle tecnologie di produzione;
- dell'ammodernamento del materiale rotabile e
- di un ragionevole margine di utile.

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6 (v. *supra*);

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis)*, del decreto-legge n. 50 del 2017 (v. *supra*).

Per le medesime finalità di cui al comma 7 appena esaminato, il comma 8 dispone che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, relativa all'anno 2022 e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera *a)* del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Ai sensi dell'articolo 27, comma 4, a partire da gennaio 2018 e nelle more dell'emanazione del decreto con cui il MIMS provvede ad effettuare il riparto del più volte citato Fondo nazionale, il medesimo Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, a ripartire tra le regioni, entro il 15 gennaio di ciascun anno, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo a titolo di anticipazione.
L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente ed è poi oggetto di integrazione, saldo o compensazione

con gli anni successivi. La relativa erogazione alle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

Il comma 9 reca una previsione volta a garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi.
È stabilito, in particolare, che le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, sono tenute a trasmettere all'Osservatorio – entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza (non più mensile ma, a seguito delle **modifiche apportate al Senato**) **trimestrale**:

- i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati, nonché
- per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10 (v. *infra*).

La trasmissione dei dati avviene ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, cioè per via telematica. La disposizione cui è fatto rinvio prevede, altresì, che i dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del MIMS, di concerto con il MEF e con il Ministro dell'interno.

Ai sensi del secondo periodo **come modificato al Senato**, in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi così comunicati, l'ente che ha dato in concessione ovvero in affidamento il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a **novanta giorni** per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati.
Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo **non inferiore a 10 mila euro e non superiore a 500 mila euro**, determinata tenendo conto:

- dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10 (v. *infra*);
- dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti;
- delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché
- delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.

Si applicano, altresì, in quanto compatibili, le disposizioni della legge n. 689 del 1981 (cosiddetta legge di depenalizzazione).
Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al MIMS e sono destinate:

- nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e,

- per il restante 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Il comma 10 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del precedente comma 9;
b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;
c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, il comma 11 consente all'ente concedente o committente di autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto.
Tale autorizzazione è concessa:

- sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, appositamente costituita dall'ente concedente o committente e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture;
- all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento;
- acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore.

In sede di autorizzazione, inoltre, l'ente concedente o committente prescrive le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza.
Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile una sola volta e per non più di sei mesi.
Al funzionamento della Commissione tecnica, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente.
Per espressa previsione normativa, le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

Nel corso dell'esame al Senato è stato introdotto un nuovo comma 11-*bis*, volto a far salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.

Infine, il **comma 12** autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025 per la realizzazione delle opere immediatamente cantierabili nell'ambito delle ferrovie regionali. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Articolo 8, commi 12-*bis* e 12-*ter* *(*Mobility manager *scolastico)*

Il **comma 12-*bis* dell'articolo 8 -** inserito nel corso dell'esame in prima lettura - innova la disciplina del ***mobility manager* scolastico**, recata dall'art. 5, comma 6, della legge n. 221 del 2015.
Il **comma 12-*ter*** (anch'esso inserito nel corso dell'esame in prima lettura) reca una disposizione consequenziale alla istituzione della figura del *mobility manager* scolastico.

Ai sensi del **comma 12-*bis*** (che sostituisce il menzionato comma 6 dell'art. 5 con i commi da 6 a 6-*quinquies*), rispetto alla vigente disciplina del *mobility manager* scolastico emergono le seguenti principali novità:

i) l'istituzione del *mobility manager* scolastico pare divenire obbligatoria in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, in considerazione del fatto che le **linee guida** che il Ministro dell'istruzione è tenuto ad adottare sono ora definite "linee guida per l'istituzione" anziché "linee guida per favorire l'istituzione" (art. 5, comma 6);

ii) l'istituzione della figura in questione persegue anche le nuove finalità di **educare la comunità scolastica alla mobilità sostenibile** e di **migliorare l'accessibilità scolastica**. Permangono le già previste finalità di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico (art. 5, comma 6);

iii) le menzionate **linee guida** vengono espressamente finalizzate alla **promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile**. Esse devono, inoltre, tenere conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo n. 196 del 2021.
Viene meno la fissazione di un termine per la loro adozione (che il vigente comma 6 dell'art. 5 stabiliva in 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge n. 221 del 2015) (art. 5, comma 6).

-

Il decreto legislativo n. 126 del 2021 - in attuazione della direttiva (UE) 2019/904, del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente - ha previsto, tra le misure di sensibilizzazione (art. 10), l'adozione, da parte del Ministero dell'istruzione, di un piano «Rigenerazione Scuola» finalizzato alla transizione ecologica e culturale delle scuole e avente ad oggetto la realizzazione, a favore della comunità scolastica, di attività formative volte alla promozione della consapevolezza e della conoscenza delle problematiche legate al consumo

della plastica monouso, nonché a trasformare le abitudini di vita in chiave sostenibile.
Il Piano individua, inoltre, i criteri specifici per determinare i soggetti idonei alla realizzazione delle attività formative affinché l'offerta formativa avvenga in modo imparziale e oggettivo.
Per ulteriori informazioni, cfr. la dedicata pagina web del Ministero dell'istruzione.

-

iv) con riferimento alla **individuazione del *mobility manager* scolastico**: si introduce la possibilità che il soggetto in argomento possa essere individuato anche tra figure professionali esterne oltre che tra il personale docente, nonché la facoltà, per le istituzioni scolastiche, di provvedere alla individuazione singolarmente ovvero in rete.
Viene meno il vincolo, per le istituzioni scolastiche, di scegliere il soggetto "su base volontaria".
Il soggetto individuato è tenuto ad espletare l'incarico "senza esonero dall'insegnamento", anziché "senza riduzione del carico scolastico".
Permane l'obbligo di individuazione in coerenza con il piano dell'offerta formativa, mentre viene meno l'obbligo di coerenza con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente (art. 5, comma 6-*bis*);

v) è innovata la formulazione dei **compiti del *mobility manager* scolastico**, facendo riferimento: **a)** alla **diffusione della cultura della mobilità sostenibile**; **b)** alla promozione dell'uso della **mobilità ciclo-pedonale** e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; **c)** al supporto da assicurare al *mobility manager* d'area, ove nominato, e alle competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile, fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico; **d)** al dovere di segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità (art. 5, comma 6-*ter*);

vi) è conferita facoltà al Ministero dell'istruzione di mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche una **infrastruttura digitale** con lo scopo di agevolare lo svolgimento dei compiti dei *mobility manager* scolastici (art. 5, comma 6-*quater*).

Sulla base della clausola di invarianza finanziaria, le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle suddette disposizioni nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (art. 5, comma 6-*quinquies*).

Il **comma 12-*ter*** novella l'articolo 229, comma 4, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, al fine di sottrarre le istituzioni scolastiche dagli obblighi di

adozione del piano degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente e di nomina di un *mobility manager*.
Detti obblighi sono stabiliti dal medesimo comma 4 con l'obiettivo che imprese e pubbliche amministrazioni (con determinati requisiti dimensionali e di collocazione) contribuiscano a favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

Articolo 8, comma 12-*bis*
(Contributo per la metropolitana di Catania)

L'articolo **8, comma 12-*bis*** assegna **5 milioni** di euro **annui** dal **2022** per la linea metropolitana di **Catania.**

Il comma 12-*bis*, **introdotto** dal **Senato**, prevede un **finanziamento per l'efficientamento gestionale** e il **miglioramento della qualità** della **metropolitana di Catania di 5 milioni annui a partire dal 2022.**
La copertura è attuata:

- per gli anni **2022** e **2023** con il corrispondente utilizzo del fondo di parte corrente del MIMS di cui all'art. 34-*bis* della legge di contabilità (n. 196 del 2009);
- per gli anni dal **2024 in poi** con la corrispondente riduzione del **Fondo speciale di parte corrente** (accantonamento MIMS) ricompreso nel programma MEF "Fondi di riserva e speciali", a sua volta compreso nella missione "Fondi da ripartire".

Si ricorda che nel terzo d.P.C.M. di attuazione del decreto legge c.d. **Sblocca cantieri** (n. **32** del **2019**) si prevede tra le opere commissariate il prolungamento della **rete ferroviaria della FCE (Ferrovia Circumetnea**) dal centro di Catania fino all'aeroporto di Fontanarossa, per una spesa di **402** milioni di euro. Per tale intervento, complementare al potenziamento della Circumetnea di Catania già commissariato con il secondo d.P.C.M. (5 agosto 2021), è stato nominato commissario straordinario, l'ing. Virginio Di Giambattista, dirigente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in quiescenza.

Articolo 8, commi 12-*bis* – 12-*quater*
(Contributo ai gestori dei collegamenti con le isole minori siciliane)

L'articolo **8, commi** da **12-*bis*** a **12-*quater*** assegna **8 milioni** di euro per il **2022** al soggetto gestore dei **collegamenti marittimi con le isole minori siciliane.**

I commi 12-*bis* – 12-*quater* dell'art. 8, **introdotti dal Senato**, prevedono un **finanziamento straordinario** al gestore dei collegamenti marittimi con le isole minori siciliane (per esempio, l'arcipelago delle Eolie, delle Egadi, ecc.) volto a compensare le spese sostenute per l'**aumento eccezionale** del **prezzo** del **carburante**.
Il contributo è fissato nel massimo in **8 milioni** di euro per il **solo 2022** e i criteri e le modalità della compensazione sono determinati con decreto del Ministro IMS da adottarsi entro **30 giorni** dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge (comma 12-*ter*).
E' precisato che il decreto ministeriale dovrà tenere conto – onde evitare sovra-compensazioni – dell'eventuale **aumento delle tariffe già praticato** dal gestore all'**utenza**.
La copertura di questa disposizione è affidata ai Fondi di cui all'art. 3, comma 33, della legge finanziaria per il 2008 (la n. 244 del 2007), la quale aveva consentito di imputare tutte le autorizzazioni legislative di spesa ai **Fondi investimenti** istituiti in **ogni ministero** dalla precedente legge finanziaria per il 2002 (la n. 448 del 2001), in sostanza trasformando previsioni di spesa per investimenti a spese correnti.

Articolo 9, commi 1-6 e 8-10
(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

L'**articolo 9** contiene una serie di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
L'articolo in questione, inoltre, reca ulteriori disposizioni in materia di prove per l'idoneità della guida, alcune modifiche al codice della nautica da diporto, nonché l'inclusione del Porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

A tale proposito **il comma 1** apporta modifiche all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, finalizzate a realizzare gli investimenti di competenza del Ministero stesso.
In particolare, con le modifiche apportate si provvede a rimodulare le autorizzazioni di spesa volte:

1) a promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, ivi comprese le attività di progettazione, e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile;

2) a consentire l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T);

3) a finanziare il contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI;.

Il **comma 2** autorizza le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto in esame.

Il **comma 3** apporta modifiche alle disposizioni concernenti il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), che è la struttura di missione incardinata presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la finalità di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del medesimo Ministero, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari.
In particolare, le modifiche introdotte prevedono che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione di un importo comunque non superiore a 25.000 euro.

Il **comma 4** abroga l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, riguardante disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ed istitutivo della società per azioni denominata "Italia Infrastrutture Spa".

Al **comma 5** si provvede a rimodulare le somme riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione.

Il **comma 6** stabilisce che agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione del citato l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, disposta dal comma 4.

Nel corso dell'esame da parte del Senato è stato inserito il **comma 6-*bis*** in base al quale il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili effettua il monitoraggio del rispetto dei termini procedimentali relativi agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR.

Il Ministero può proporre alle Regioni interessate l'adozione di eventuali correttivi assegnando alla regione stessa un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del relativo provvedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato il Ministero può procedere con l'utilizzo di poteri sostitutivi.

Il **comma 8** modifica l'articolo 121 del codice della strada relativo all'esame di idoneità alla guida.

In particolare, la modifica di cui alla **lettera a)** è finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale sono effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

Alla **lettera b)** viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, mentre alla **lettera c)**, si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero.

A seguito delle modifiche introdotte durante l'esame in Senato si prevede **(comma 8-*bis*)** che sono considerati validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, di cui al comma 3 del sopracitato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle

infrastrutture e della mobilità sostenibili, anteriormente alla data del 16 giugno 2022.

Tra le modifiche introdotte durante l'esame del provvedimento d'urgenza da parte del Senato, si segnala altresì **il comma 8-*bis*** con cui si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisca, con un proprio provvedimento, le modalità di svolgimento a bordo delle imbarcazioni nautiche dei percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento (PCTO) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale e delle produzioni ittiche.

Il **comma 9** reca misure di semplificazione in tema di nautica da diporto, la cui disciplina è contenuta nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.
Il comma in esame modifica gli articoli 17, 24 e 58 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 sopra richiamati al fine di prevedere una tempistica adeguata all'espletamento delle procedure e degli adempimenti ivi previsti e, in particolare:

- la **lettera a)** estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 17, comma 2, relativi alla validità della ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), che sostituisce la licenza di navigazione;
- la **lettera b)** estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 24, relativi alle procedure per il rinnovo della licenza di navigazione;
- la **lettera c)** estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 58, comma 1, in ordine alla durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto.

Il **comma 10** modifica l'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, inserendo il porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. L'inserimento deriva, secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa, dalla necessità di ricondurre detto porto all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale, rispetto alle funzioni e alle attività già di fatto da esso svolte. A seguito delle modifiche apportate durante l'esame in Senato, inoltre, si prevede che il Porto di Sciacca venga inserito nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che il Porto di Vasto venga inserito dell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e che il Porto di Pozzallo venga inserito nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Da ultimo si segnala che, a seguito delle **modifiche apportate nel corso dell'esame del provvedimento d'urgenza da parte del Senato**, è stato inserito

un comma 10-*bis* in base al quale le strutture finanziate con risorse assegnate al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, non ancora del tutto completate, possono essere riutilizzate dai Comuni beneficiari anche cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse generale.

Articolo 9, commi 7, 7-*bis* e 7-*ter*
(Interventi di manutenzione su immobili in uso alle Amministrazioni dello Stato. Spese strumentali. Contratti di locazione passiva stipulati dalle Amministrazioni dello Stato)

L'**articolo 9, comma 7,** stabilisce che l'esecuzione degli interventi di **manutenzione** ordinaria o straordinaria su immobili in uso per **finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato**, possono essere curati dalle medesime Amministrazioni utilizzatrici quando l'**importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro**. **Nel corso dell'esame presso il Senato**, il **comma 7** è stato integrato al fine di introdurre specifica disciplina inerente agli interventi di piccola manutenzione e di adeguamento alle norme sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché alle norme sulla prevenzione degli incendi, curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.
I **commi 7-*bis*, introdotto dal Senato**, interviene sull'applicabilità di talune disposizioni relative alle **spese strumentali** nell'abito della progettazione in materia di lavori pubblici.
Il **comma 7-*ter*, anch'esso introdotto dal Senato**, reca disciplina concernente la possibilità di entrare in **possesso anticipato** anche di porzioni di immobili da parte di Amministrazioni statali che abbiano stipulato contratti di locazione passiva.

Il **comma 7, modificato dal Senato**, novella l'art. 12, comma 2, lett. *d)*, del decreto-legge n. 98 del 2011 (come convertito dalla legge n. 111 del 2011). La citata lettera *d)* prevede, come sopra accennato, che le Amministrazioni utilizzatrici curino direttamente gli interventi di piccola manutenzione e di adeguamento alle norme sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (di cui al decreto legislativo n. 81 del 2008). Tutti gli interventi direttamente curati dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio in via preventiva, ai fini del necessario coordinamento con altri interventi posti in essere ai sensi del medesimo art. 12, comma 2, lettere *a)* e *b)*, e comma 5. Con la **novella in esame**, si prevede che sia fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare gli interventi di messa a norma degli impianti, o correlati a norme antincendio, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzione. Tale disposizione mira al coordinamento con gli interventi di altro tipo di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili. Tali tipologie di interventi, qualora gli immobili interessati siano oggetto di finanziamento nell'ambito dei Piani di investimento approvati dall'Agenzia del demanio, possono essere altresì curati dalla medesima Agenzia del demanio o dai Provveditorati interregionali alle Opere pubbliche, sempre al fine di assicurare la razionalizzazione degli interventi, favorire le economie di scala, contenere i costi. Si prevede, altresì, la modifica del comma 5, del citato art. 12 del decreto-legge n. 98 del 2011 (come convertito dalla legge n. 111 del 2011). Tale comma 5

prevede che l'Agenzia del demanio (in qualità di "manutentore unico") stipuli accordi quadro per la realizzazione di interventi di manutenzione effettuati sugli immobili di proprietà dello Stato, in uso per finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato, ovvero interventi posti a carico del conduttore su beni immobili di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo da Amministrazioni dello Stato. Si tratta degli interventi individuati dal comma 2, lettere *a)* e *b)*, del medesimo art. 12.
Tali accordi quadro sono riferiti ad ambiti territoriali predefiniti e stipulati con operatori specializzati nel settore, individuati mediante procedure ad evidenza pubblica, ed anche avvalendosi di società a totale o prevalente capitale pubblico, senza nuovi o maggiori oneri. La possibilità di stipulare accordi quadro è prevista non solo per l'individuazione degli operatori che realizzano gli interventi, ma anche per l'individuazione dei professionisti a cui eventualmente affidarne la progettazione.
L'esecuzione degli interventi manutentivi qui sopra ricordati è curata, previa la sottoscrizione dell'apposita convenzione quadro, dalle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri.
Come detto, la novella in esame stabilisce che gli interventi manutentivi in oggetto **possono essere curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici quando i lavori risultino di importo inferiore ai 100.000 euro**.

Si ricorda che l'art. 12 del citato decreto-legge n. 98 include espressamente tra le Amministrazioni dello Stato utilizzatrici la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le Agenzie, ivi comprese le Agenzie fiscali. Sono comunque fatte salve le specifiche previsioni di legge riguardanti il Ministero della difesa, il Ministero degli affari esteri e il Ministero per i beni e le attività culturali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente a settori specifici di competenza. Rimane escluso dalla normativa in esame il settore dell'edilizia penitenziaria.
Si ricorda, inoltre, che il medesimo art. 12 (a seguito delle modifiche apportate dal decreto-legge n. 66 del 2014, articolo 24, comma 3) prevede l'obbligo, per le amministrazioni dello Stato, incluse la Presidenza del Consiglio dei ministri e le Agenzie anche fiscali (ed esclusi il Ministero della difesa, il Ministero degli affari esteri, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente a settori specifici di competenza), di comunicare semestralmente gli interventi manutentivi effettuati direttamente (ossia non per il tramite dell'Agenzia del demanio quale «manutentore unico») sia sugli immobili di proprietà dello Stato in uso governativo, sia su quelli di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo. Il piano triennale generale degli interventi manutentivi può essere revisionato in corso di anno in caso di sopravvenute e imprevedibili esigenze manutentive di natura prioritaria rispetto agli interventi programmati e non ancora avviati.

Il **comma 7-*bis*, introdotto dal Senato**, interviene sui termini temporali di applicabilità delle disposizioni concernenti le spese strumentali contenute nell'art. 23, commi 11-*bis* e 11-*ter*, del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016).
L'articolo 23 in oggetto riguarda la **progettazione in materia di lavori pubblici**. Il comma 11-*bis* di tale articolo 23 stabilisce che **tra le spese tecniche** da prevedere nel

quadro economico di ciascun intervento sono comprese le spese di carattere **strumentale** sostenute dalle amministrazioni aggiudicatrici in relazione all'intervento medesimo. Il successivo comma 11-*ter* dispone che le **spese strumentali,** incluse quelle per sopralluoghi, riguardanti le attività finalizzate alla stesura del Piano generale degli interventi del sistema accentrato delle manutenzioni degli immobili in uso alle amministrazioni pubbliche (previsto dall'art. 12 del D.L. 98/2011, convertito con la legge n. 111/2011) sono **a carico delle risorse iscritte sui pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze trasferite all'Agenzia del Demanio**.
Si ricorda che l'art. 12, comma 4, del D.L. 98/2011 stabilisce, in estrema sintesi, che sulla base delle previsioni triennali di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sugli immobili in uso alle amministrazioni pubbliche individuate dal medesimo articolo, e sentiti i Provveditorati per le opere pubbliche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Agenzia del demanio assume le decisioni di spesa sulla base di un piano generale di interventi per il triennio successivo, volto, ove possibile, al recupero degli spazi interni degli immobili di proprietà dello Stato al fine di ridurre le locazioni passive, nonché alla riqualificazione energetica degli stessi edifici.

I commi 11-*bis* e 11-*ter* citati sono stati introdotti dal decreto-legge n. 32 del 2019, come convertito dalla legge n. 55 del 2019, **in vigore dal 18 giugno 2019**.
Si fa notare che una disposizione pressoché identica a quella recata dal comma 11-*bis* era contenuta nell'art. 92, comma 7-bis, del "vecchio" Codice degli appalti (D.Lgs. 163/2006). Tale D.Lgs. 163/2006 è stato abrogato dall'art. 217, comma 1, lett. e), del D.Lgs. 50/2016, a decorrere dal 19 aprile 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 220 del medesimo D.Lgs. n. 50/2016.
Il **comma 7-*bis*** in esame stabilisce che i commi 11-*bis* e 11-*ter* in questione **trovino applicazione nel periodo intercorrente l'abrogazione del "vecchio" Codice (19 aprile 2016) alla data di entrata in vigore della legge n. 55 del 2019** (**18 giugno 2019**).

Il **comma 7-*ter*, introdotto dal Senato**, reca novella all'art. 16-*sexies* del decreto-legge n. 146 del 2021, come convertito dalla legge n. 215 del 2021, in materia di **contratti di locazione passiva stipulati dalle Amministrazioni statali entro il 31 dicembre 2023**.
L'articolo 16-*sexies*, comma 1, prevede la disapplicazione della riduzione del 15% dei canoni di locazione per i contratti di locazione passiva delle amministrazioni pubbliche stipulati dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni e fino al 31 dicembre 2023.
Con la **novella in esame**, si propone di introdurre un nuovo comma 1-*bis* a tale articolo 16-*sexies*. Tale comma stabilisce che le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1 del medesimo art. 16-sexies (v. *infra*), per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, possono entrare nel **possesso anticipato anche di porzioni di immobili**. A tal fine i medesimi possono corrispondere, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione. Tale somma dovrà essere commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque

non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito. Il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.

Si rammenta che il **decreto-legge n. 95 del 2012** ha disposto, a decorrere dal 1° luglio 2014, la **riduzione del 15% del canone di locazione passiva** delle pubbliche amministrazioni e delle autorità indipendenti per gli immobili in uso istituzionale. Qualora si tratti di contratti scaduti o rinnovati dopo la data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, la riduzione si applica immediatamente. **Per il triennio 2012-2014** è disposto, inoltre, il **blocco degli adeguamenti Istat** relativamente ai canoni dovuti dagli stessi soggetti. Le regioni e gli enti locali da un lato, e lo Stato dall'altro, possono concedersi reciprocamente l'uso gratuito dei loro beni immobili per fini istituzionali. Gli enti previdenziali devono comunicare all'Agenzia del demanio gli immobili di loro proprietà, al fine di verificare l'idoneità degli stessi ad essere utilizzati in locazione passiva, a canoni ed oneri agevolati, dalle amministrazioni statali per finalità istituzionali. Sono infine previste specifiche e stringenti **condizioni per il rinnovo dei rapporti di locazione**: disponibilità delle risorse finanziarie necessarie per il periodo di durata del contratto di locazione; permanenza delle esigenze allocative all'esito dei piani di razionalizzazione nonché di quelli di riorganizzazione e accorpamento delle strutture.

Si ricorda che l'art. 16-sexies, comma 1 prevede che, in considerazione delle modalità organizzative del lavoro delle pubbliche amministrazioni e avuto riguardo agli obiettivi di digitalizzazione e di transizione ecologica perseguiti dal Piano nazionale di Ripresa e resilienza (PNRR)[28], le **amministrazioni centrali** come individuate dall'ISTAT (si veda la relativa pagina internet per l'elenco completo) ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge di contabilità e finanza pubblica (legge n. 196 del 2009), **nonché le Autorità indipendenti** ivi inclusa la Commissione nazionale per le società e la borsa (Consob) e gli **enti nazionali di previdenza e assistenza**, per i contratti di locazione passiva stipulati dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni e **fino al 31 dicembre 2023**, **non applicano le riduzioni del canone di mercato** previste dall'articolo 3, commi 4, 6 e 10, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito con modificazioni dalla legge n. 135 del 2012, in presenza di una delle seguenti **condizioni**:

- classe di **efficienza energetica** dell'immobile oggetto di locazione non inferiore a B ovvero non inferiore a D per gli **immobili sottoposti ai vincoli** di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio);
- rispetto da parte delle amministrazioni statali di cui all'articolo 2, comma 222, primo periodo, della legge finanziaria 2010 (legge n. 191 del 2009) (si tratta delle amministrazioni dello Stato di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001, e successive modificazioni, incluse la Presidenza del Consiglio dei ministri e le agenzie, anche fiscali) di un

[28] Per un'illustrazione del PNRR, si veda la Documentazione di finanza pubblica n. 28/1. Per gli aspetti finanziari del PNRR, la Documentazione di finanza pubblica n. 30. Per un monitoraggio dello stato di attuazione, si veda la pagina dedicata nel portale di documentazione della Camera dei deputati.

parametro non superiore a 15 mq/addetto ovvero non superiore a 20 mq/addetto per gli **immobili non di nuova costruzione** con limitata flessibilità nell'articolazione degli spazi interni;

- il nuovo canone di locazione deve essere inferiore rispetto all'ultimo importo corrisposto, fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, commi 222 e seguenti, della legge n. 191 del 2009 (previsione di specifici obblighi di comunicazione all'Agenzia del demanio relativi agli immobili utilizzati dalle amministrazioni dello Stato, allo scopo di riunificare in capo alla stessa Agenzia le procedure riguardanti le locazioni passive e di razionalizzare gli spazi utilizzati dalle medesime amministrazioni, nonché obblighi di comunicazione da parte delle altre amministrazioni pubbliche, anche al fine di redigere il conto patrimoniale dello Stato a prezzi di mercato) per le amministrazioni statali.

Articolo 9, comma 10-*bis*
(Scuoila Nazionale dell'Amministrazione)

Il **comma 10-*bis* - introdotto al Senato** - novella il D. Lgs. n. 178 del 2009, concernente la riorganizzazione della Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione (SSPA), al fine di ampliare l'offerta formativa della Scuola Nazionale dell'Amministrazione, in particolare prevedendo che essa possa erogare Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream*, nonché emanare - previo accreditamento - corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione.

In particolare, il comma in esame, **lettera *a)***, modifica l'articolo 3 del citato D. Lgs. 178/2009[29], che disciplina i compiti della Scuola predetta, aggiungendovi i due nuovi commi 3-*bis* e 3-*ter*.

Con l'obiettivo di sviluppare nuovi percorsi formativi volti a favorire l'integrazione interdisciplinare tra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della PA, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella PA, l'introducendo comma 3-*bis* consente alla Scuola Nazionale dell'Amministrazione di prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di **Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream***. Tale previsione dovrà tuttavia avvenire nel rispetto dei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il nuovo comma 3-*ter* consente, altresì, alla Scuola Nazionale dell'Amministrazione, di emanare bandi per **corsi di dottorato** in Scienze della Pubblica amministrazione.

È previsto un massimo di **8 candidati** in via di prima applicazione, fino al raggiungimento - **a regime** - di **un numero di frequentatori fino a 32 unità**, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La disposizione in esame precisa che l'emanazione dei bandi deve avvenire **previo accreditamento** ai sensi del D.M. n. 226 del 2021[30], anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *a)*, relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a 6, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'articolo 6, comma 11, della L. n. 240 del 2010[31].

---

[29] Recante *Riorganizzazione della Scuola superiore della pubblica amministrazione (SSPA), a norma dell'articolo 24 della legge 18 giugno 2009, n. 69.*

[30] *Regolamento recante modalità di accreditamento delle sedi e dei corsi di dottorato e criteri per la istituzione dei corsi di dottorato da parte degli enti accreditati.*

[31] Recante *Norme in materia di organizzazione delle università, di personale accademico e reclutamento, nonché delega al Governo per incentivare la qualità e l'efficienza del sistema universitario.*

Nel disciplinare lo *Stato giuridico dei professori e dei ricercatori di ruolo*, il richiamato articolo 6, prevede, al comma 11, che i professori e i ricercatori a tempo pieno possono svolgere attività didattica e di ricerca anche presso un altro ateneo, sulla base di una convenzione tra i due atenei finalizzata al conseguimento di obiettivi di comune interesse. La convenzione stabilisce altresì, con l'accordo dell'interessato, le modalità di ripartizione tra i due atenei dell'impegno annuo dell'interessato, dei relativi oneri stipendiali e delle modalità di valutazione di cui al comma 7. Per un periodo complessivamente non superiore a cinque anni l'impegno può essere totalmente svolto presso il secondo ateneo, che provvede alla corresponsione degli oneri stipendiali. In tal caso, l'interessato esercita il diritto di elettorato attivo e passivo presso il secondo ateneo. Ai fini della valutazione delle attività di ricerca e delle politiche di reclutamento degli atenei, l'apporto dell'interessato è ripartito in proporzione alla durata e alla quantità dell'impegno in ciascuno di essi[32].

Il vigente **articolo 3** del D. Lgs. 178/2009, costituito da 3 commi, disciplina i '***Compiti***' della Scuola.

Nel dettaglio, il **comma 1** precisa che, per adempiere alla missione specificata all'articolo 2, la Scuola articola le proprie attività nell'ambito delle seguenti competenze principali:

a) attività di formazione, selezione e reclutamento dei dirigenti e funzionari dello Stato in base alla legislazione vigente;

b) organizzazione della formazione dei dirigenti delle amministrazioni pubbliche all'estero;

c) attività di formazione e aggiornamento legata ai processi di riforma ed innovazione diretta ai dipendenti delle amministrazioni centrali;

d) attività di formazione ed aggiornamento, in base a convenzioni e con tutti gli oneri a carico dei committenti, di dipendenti di amministrazioni pubbliche diverse da quelle statali, di soggetti gestori di servizi pubblici e di istituzioni ed imprese private, al fine di migliorare l'interazione e l'efficienza dei rapporti di collaborazione e scambio tra la pubblica amministrazione statale e le altre amministrazioni pubbliche, nonché con il settore privato;

e) attività di formazione, su richiesta, diretta a funzionari di altri Paesi in un quadro di cooperazione internazionale;

e-bis) attività di ricerca e di studio per l'individuazione di specifiche tipologie di formazione per il personale delle pubbliche amministrazioni preposto allo sviluppo e all'attuazione delle azioni contenute nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;

[32] I criteri per l'attivazione delle convenzioni sono stati stabiliti con D.M. 26 aprile 2011, n. 167, recante *Stipula di convenzioni per consentire ai professori e ricercatori a tempo pieno di svolgere attività didattica e di ricerca presso altro ateneo stabilendo le modalità di ripartizione dei relativi oneri* e con D.M. 30 gennaio 2014, recante *Stipula di convenzioni e contratti per lo svolgimento di attività didattica e di ricerca presso altro ateneo, in applicazione dell'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n.* 240. In merito all'applicabilità delle disposizioni in commento, l'articolo 55 (*Misure di semplificazione in materia di ricerca universitaria*) del D.L. n. 5 del 2012, recante *Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo*, ha previsto che '*Le disposizioni di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, si applicano anche ai rapporti tra università ed enti pubblici di ricerca e tra questi ultimi, fermo restando il trattamento economico e previdenziale del personale di ruolo degli enti di ricerca stessi*'.

f) attività di ricerca, analisi e documentazione finalizzata al perseguimento dell'eccellenza nell'attività di formazione legata ai processi di riforma ed innovazione della pubblica amministrazione che coinvolga la dirigenza e su altri temi funzionali, in relazione ai suoi effetti sull'economia e la società, anche in collaborazione con università e istituti di ricerca pubblici e privati, italiani e stranieri, amministrazioni pubbliche e istituzioni e società private;

g) attività di ricerca, analisi e consulenza sulla metodologia e sui criteri di valutazione della formazione offerta alla pubblica amministrazione da istituzioni pubbliche e private;

h) attività di pubblicazione e diffusione di materiali didattici e di ricerca attraverso strumenti editoriali sia interni che esterni, con preferenza dell'uso dell'e-editing;

i) attività di valutazione, validazione e monitoraggio, su richiesta delle amministrazioni statali e sulla base di apposite indicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per la pubblica amministrazione a tale fine delegato, della qualità delle offerte formative presentate da soggetti terzi e la loro rispondenza ai requisiti richiesti e attività di monitoraggio;

l) cura dei rapporti con gli organismi e le strutture di formazione similari di altri Paesi e la definizione con essi di accordi, di convenzioni e di ogni altra forma di collaborazione e di scambio di esperienze nell'ambito di tutte le attività di competenza della Scuola;

m) sostegno, anche finanziario, ad iniziative di collaborazione e di scambio di funzionari;

n) ogni altra competenza attribuita dal Presidente del Consiglio dei Ministri o dal Ministro per la pubblica amministrazione in funzione del perseguimento delle finalità di cui al sopra menzionato articolo 2.

Il **comma 2** prevede che la Scuola può promuovere o partecipare ad associazioni e consorzi, nonché stipulare accordi di programma, convenzioni e contratti con soggetti pubblici e privati.

Infine ai sensi del **comma 3** la Scuola rilascia titoli post laurea di alta professionalità.

Il citato articolo 4 del DM 226/2021, nel disciplinare i *Requisiti per l'accreditamento dei corsi e delle sedi di dottorato di ricerca*, prevede, al comma 1, quali requisiti necessari per l'accreditamento dei corsi e delle sedi di dottorato:

a) il rispetto dei seguenti criteri relativi alla composizione del collegio dei docenti, tenendo conto ove possibile dell'equilibrio di genere:

1) il collegio del dottorato è costituito da un numero minimo di componenti, pari a dodici ovvero, nel caso di dottorati attivati dalle Scuole superiori di istruzione universitaria a ordinamento speciale, pari a sei, appartenenti ad ambiti scientifici coerenti con gli obiettivi formativi del corso. Il collegio è costituito, per almeno la metà dei componenti, da professori universitari di ruolo di prima o seconda fascia, e per la restante parte da ricercatori di ruolo di Università o enti pubblici di ricerca, ovvero, nel caso di dottorati in forma associata con enti pubblici di ricerca, anche da ricercatori appartenenti ai ruoli di dirigenti di ricerca, ricercatori o primi ricercatori degli enti stessi, ferma restando la quota minima dei professori. In ogni caso, i ricercatori appartenenti al collegio di dottorato devono essere in possesso di una qualificazione scientifica attestata sulla base dei requisiti necessari previsti dalla normativa vigente per l'accesso alle funzioni di professore di seconda fascia e i professori di una qualificazione

scientifica attestata sulla base dei requisiti necessari previsti per l'accesso alle funzioni del ruolo di appartenenza;

2) i componenti dei collegi appartenenti a università o enti di ricerca esteri devono essere in possesso almeno dei requisiti minimi previsti dalla normativa vigente per l'accesso alle funzioni di professore di seconda fascia;

3) il coordinatore del dottorato deve essere in possesso di una elevata qualificazione scientifica, attestata sulla base dei requisiti previsti dalla normativa vigente per l'accesso alle funzioni di professore di prima fascia;

4) fermo restando quanto previsto ai numeri 1, 2 e 3, possono far parte del collegio di dottorato, nella misura massima di un terzo della composizione complessiva del medesimo, esperti, pur non appartenenti a Università o enti pubblici di ricerca, in possesso di elevata e comprovata qualificazione scientifica o professionale in ambiti di ricerca coerenti con gli obiettivi formativi del corso di dottorato;

b) il numero delle borse di dottorato. A tal fine è richiesto:

1) salvo che per le Scuole superiori di istruzione universitaria a ordinamento speciale, la disponibilità, per ciascun ciclo di dottorati da attivare, di un numero medio di almeno quattro borse di studio per corso di dottorato attivato, escludendo dal computo le borse assegnate ai dottorati attivati in convenzione o in consorzio, fermo restando che per il singolo corso di dottorato tale disponibilità non può essere inferiore a tre;

2) nel caso di dottorati attivati ai sensi dell'articolo 3, comma 2, da due soggetti, ciascuno finanzia almeno due borse di studio; ove i soggetti siano superiori a due, il soggetto che è sede amministrativa del corso finanzia almeno due borse e ciascun altro soggetto ne finanzia almeno una;

c) congrui e stabili finanziamenti per la sostenibilità del corso di dottorato, con specifico riferimento alla disponibilità di borse di studio e al sostegno dell'attività dei dottorandi;

d) strutture operative e scientifiche, specifiche e qualificate, per lo svolgimento dell'attività di studio e di ricerca dei dottorandi, adeguate al numero di borse di studio previste, ivi inclusi, in relazione alle specificità proprie del corso, strutture di carattere assistenziale, laboratori scientifici, un adeguato patrimonio biblioteconomico, banche dati e risorse per il calcolo elettronico;

e) attività di ricerca avanzata e attività di alta formazione, anche di tipo seminariale, ovvero svolte all'interno di laboratori o di infrastrutture di ricerca di livello e interesse europeo;

f) attività, anche in comune tra più corsi di dottorato, di formazione interdisciplinare, multidisciplinare e transdisciplinare, di perfezionamento linguistico e informatico, nonché attività nel campo della didattica, della gestione della ricerca e della conoscenza dei sistemi di ricerca europei e internazionali, della valorizzazione e disseminazione dei risultati, della proprietà intellettuale e dell'accesso aperto ai dati e ai prodotti della ricerca e dei principi fondamentali di etica e integrità;

g) un sistema di assicurazione della qualità della progettazione e della gestione della formazione dottorale conforme agli Standard per l'assicurazione della qualità nello Spazio europeo dell'istruzione superiore (EHEA), secondo le indicazioni dell'ANVUR.

2. I requisiti di cui al comma 1 si applicano anche ai dottorati attivati ai sensi all'articolo 3, comma 2. In tali casi, i soggetti partecipanti garantiscono ai dottorandi, in maniera continuativa, l'effettiva condivisione delle strutture e delle attività di alta

formazione e di ricerca, e prevedono attività formative comuni, anche a rotazione tra le sedi.

3. Il Ministero, su proposta dell'ANVUR, nel rispetto dei criteri di cui al presente regolamento, nonché in considerazione degli esiti del monitoraggio di cui all'articolo 16, dei dati contenuti nell'Anagrafe di cui all'articolo 14 e di quelli raccolti nei procedimenti di accreditamento di cui all'articolo 5, e tenuto conto in particolare delle linee generali di indirizzo al sistema universitario e degli Standard per l'assicurazione della qualità nello Spazio europeo dell'istruzione superiore (EHEA), aggiorna periodicamente gli indicatori per l'accreditamento e la valutazione dei corsi di dottorato e le relative linee guida.

Il comma in esame, **lettera *b)***, novella l'articolo 11, comma 2-*bis*, del citato D. Lgs. n. 178/2009. Nel disciplinare gli '*Altri incarichi*', tale articolo prevede:

- al comma 1, che la Scuola nazionale dell'amministrazione può avvalersi di consulenti esterni, professionalità e competenze utili allo svolgimento delle sue attività istituzionali, anche di supporto alla didattica e alla ricerca;
- al comma 1-*bis*, che per le specifiche esigenze di tutoraggio, la Scuola è autorizzata a stipulare, fino al 31 dicembre 2022, contratti di collaborazione coordinata e continuativa per un contingente di personale non superiore a 30 unità, previo svolgimento di selezioni pubbliche comparative;
- al comma 1-*ter*, che agli oneri relativi all'attuazione del comma precedente, nel limite massimo di 990.000 euro annui, la Scuola provvede nell'ambito delle risorse derivanti dal contributo finanziario ordinario dello Stato disponibile a legislazione vigente;
- al comma 2, che gli incarichi di cui al comma 1 sono conferiti dal Presidente, sentito il Segretario Generale;
- al comma 2-*bis*, che la Presidenza del Consiglio dei ministri è autorizzata a reclutare, dall'anno 2023, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e con corrispondente aumento della dotazione organica del personale non dirigenziale, 28 unità di personale non dirigenziale, da inquadrare nella categoria A, posizione economica F1, mediante apposite procedure selettive, nell'ambito delle quali possono essere **prioritariamente (*come da novella recata dalla lettera b) in commento*)** valorizzate le esperienze lavorative maturate dai titolari di contratti stipulati nell'ultimo triennio per lo svolgimento di attività di tutoraggio ai sensi del comma 1-*bis*. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 1.916.248 annui a decorrere dall'anno 2023.

Quale conseguenza delle modifiche introdotte, il comma in esame comporta la ridefinizione della rubrica dell'articolo 9, al fine di recare il riferimento alla Scuola nazionale dell'amministrazione.

Articolo 10
(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici)

L'**articolo 10** reca alcune disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, con particolare riguardo ai progetti del PNRR. L'articolo in questione, inoltre, reca delle ulteriori norme per assicurare la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

L'articolo in esame apporta, **al comma 1**, delle modifiche agli articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 recanti, rispettivamente, semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e modifiche alla disciplina del dibattito pubblico.

In particolare, la **lettera a)** interviene sul comma 3 del citato articolo 44 al fine di chiarire che la procedura di VIA si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento.
Per l'elenco delle opere contenute nel suddetto Allegato IV si rinvia al relativo link.

In secondo luogo, stabilisce che, in relazione agli interventi di cui al citato Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario, si applica, altresì, la riduzione dei termini procedurali.

La **lettera b)** integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo 44, al fine di chiarire che nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La **lettera c)** modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44, inserendo la previsione della necessità di tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR.

L'articolo in questione prevede inoltre, al **comma 2,** in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere

del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, il versamento del contributo obbligatorio previsto per tali procedure.

Il **comma 3** stabilisce che l'esonero dal versamento del contributo si applichi, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto in esame. Al contempo, si precisa che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del decreto in esame.

A seguito delle **modifiche introdotte durante l'esame in Senato**, è stato introdotto il comma 3-*ter* con cui viene prorogato da sei a dodici mesi il termine entro il quale, una volta avvenuto il collaudo delle opere, i Comuni possono reimpiegare i risparmi di spesa derivanti dai ribassi d'asta delle opere stesse.

Il **comma 4,** per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'articolo 22, comma 2, del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023.

Il **comma 5** reca la copertura finanziaria di quanto previsto dai commi precedenti.

Articolo 10, comma 5-*bis* – 5-*sexies*
(Programma sperimentale "Dateci spazio")

L'**articolo 10, commi da 5-*bis* a 5-*sexies*,** disciplinano l'istituzione e le modalità attuative di un Programma sperimentale denominato «Dateci spazio» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti, finalizzato alla realizzazione di parchi gioco innovativi, per favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città nonché il miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici. A tal fine, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2023, e sono dettate le modalità di valutazione delle proposte, che è affidata all'Alta Commissione prevista per la valutazione delle richieste di contributo presentate nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare.

I **commi 5-*bis* – 5-*sexies* dell'art. 10**, **introdotti dal Senato**, recano norme volte alla istituzione e alla attuazione di un **Programma sperimentale denominato «Dateci spazio»** destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti, finalizzato alla **realizzazione di parchi gioco innovativi.**

Nel dettaglio, il **comma 5-*bis*, primo periodo,** istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi **5 milioni di euro per l'anno 2023**, per l'attuazione del citato Programma sperimentale, prevedendo quali finalità del medesimo programma quelle di favorire:

- lo **sviluppo psico-fisico dei minori**;
- il conseguimento degli obiettivi di **rigenerazione del tessuto socio-economico** delle città;
- nonché il conseguimento di obiettivi di **miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza** e di **rifunzionalizzazione di spazi pubblici**, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, *Smart City*.

Il **secondo periodo** del comma 5-*bis* stabilisce che le proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e devono indicare:

- l'area oggetto di intervento;
- le finalità ludico didattiche perseguite;
- i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico;
- il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento;
- la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture;

- le modalità e i costi di gestione;
- eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento.

Il **terzo periodo** del comma 5-*bis* prevede che sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500 mila euro, esclusivamente gli interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o comunitari.

Il **comma 5-*ter*** prevede l'adozione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un **decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'art. 8 del D. Lgs. n. 281/1997, con cui sono definiti:

a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;

b) i criteri per la valutazione delle proposte;

c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

Il **comma 5-*quater*** dispone che la **valutazione delle proposte** di cui al comma 5-*ter* **è svolta dall'Alta commissione** di cui all'art. 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 (legge di bilancio 2020), la quale, a tal fine, si può avvalere del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'art. 214 del D. Lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici).

Si ricorda che il comma 439 dell'art. 1 della L. 160/2019 (legge di bilancio 2020) ha disposto l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dell'Alta Commissione per la valutazione delle proposte di regioni, città metropolitane, comuni capoluoghi di provincia, città di Aosta e comuni con più di 60.000 abitanti volte a richiedere contributi nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQuA). Tale programma è finalizzato alla riduzione del disagio abitativo, con particolare riferimento alle periferie, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, e senza consumo di nuovo suolo, con la previsione che i relativi interventi devono seguire il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (*smart city*). L'Alta Commissione è stata istituita con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 474 del 2020. Il programma "PINQuA" è stato successivamente inserito nel PNRR nella Missione 5, Componente 2, Investimento 2.3, per un importo complessivo di 2,8 miliardi di euro, assegnati al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con il D.M. 6 agosto 2021, di cui 477 milioni di euro di risorse nazionali, con un'attuazione prevista per il periodo 2021-2026.

L'art. 214 del D. Lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) prevede, al comma 3, che per le attività di indirizzo e pianificazione strategica, ricerca, supporto e alta consulenza, valutazione, revisione della progettazione, monitoraggio e alta sorveglianza delle infrastrutture, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi

di una struttura tecnica di missione composta da dipendenti nei limiti dell'organico approvato e dirigenti delle pubbliche amministrazioni, da tecnici individuati dalle regioni o province autonome territorialmente coinvolte, nonché, sulla base di specifici incarichi professionali o rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, da progettisti ed esperti nella gestione di lavori pubblici e privati e di procedure amministrative. La struttura tecnica di missione è istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture. La struttura può, altresì, avvalersi di personale di alta specializzazione e professionalità, previa selezione, con contratti a tempo determinato di durata non superiore al quinquennio rinnovabile per una sola volta nonché quali advisor, di Università statali e non statali legalmente riconosciute, di Enti di ricerca e di società specializzate nella progettazione e gestione di lavori pubblici e privati. La struttura svolge, altresì, le funzioni del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, previste dall'art. 1 della L. 144/1999 e dall'art. 7 del D. Lgs. 228/2011.
Viene previsto, inoltre, che l'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente e che l'avvalimento avviene **senza nuovi o maggiori oneri** a carico della finanza pubblica.

Il **comma 5-*quinquies*** prevede che l'Alta Commissione di cui al comma 5-*quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone apposito **elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento** e il CUP (codice unico di progetto) di ciascun intervento. L'elenco è **approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture** e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

Il **comma 5-*sexies*** reca la **clausola di copertura finanziaria**, stabilendo che agli oneri derivanti dai commi da 5-*bis* a 5-*quinquies*, pari a **5 milioni di euro per l'anno 2023**, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.
L'art. 1, comma 241, della L. 190/2014 (legge di stabilità 2015) ha autorizzato la spesa di 5,5 milioni di euro per l'anno 2015 al fine di tutelare e promuovere il patrimonio culturale e storico. Le categorie di interventi da finanziare sono state individuate con D.M. 12 novembre 2015.

Conseguentemente alle modifiche introdotte dai commi 5-*bis* – 5-*sexies*, è infine apportata una **modifica alla rubrica** dell'art. 10 (per il commento al quale si rinvia alla apposita scheda di lettura del presente dossier) volta a sopprimere le parole "di particolare complessità".

Articolo 10, commi 5-*bis* – 5-*quinquies*
(Progetto riqualificazione Genova - RFI)

L'articolo **10**, commi da **5-*bis*** a **5-*quinquies*** assegna **finanziamenti** a **RFI** per la realizzazione della di **riqualificazione** e **rigenerazione** urbana delle aree del comune di **Genova**, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova-Campasso".

In dettaglio, introdotti al Senato, i commi aggiuntivi all'art. 10 del decreto legge in commento, sono volti a consentire al **commissario straordinario** incaricato di **promuovere**, d'intesa con comune, regione, MIMS e RFI, la **realizzazione** di un progetto integrato di **riqualificazione** e **rigenerazione** urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "**Potenziamento Genova-Campasso**".

Il contesto di riferimento di queste disposizioni è costituito dalle opere commissariate indicate nel comma **12-*septies*** dell'**art. 4** del decreto-legge c.d. **Sblocca cantieri** (n. **32** del **2019**, al cui *dossier* si rinvia per ulteriori ragguagli; per informazioni di dettaglio sui decreti del Presidente del Consiglio di attuazione dell'art. 4 del decreto legge n. 32 del 2019, v. gli schemi degli atti del Governo 241, 262 e 373, a cui *dossier* si rinvia).

La disposizione dell'art. 4, comma 12-*septies*, è finalizzata al celere riavvio dei lavori del **nodo ferroviario di Genova**. Lo stesso comma 12-*septies* dispone l'unificazione **entro un progetto unico** (con limite di spesa in 6 miliardi e 853 milioni di euro, finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI) di**:**

- collegamento dell'**ultimo miglio** tra il **Terzo Valico dei Giovi** e il **Porto storico di Genova**;
- progetto "Potenziamento infrastrutturale **Voltri-Brignole**";
- Linea **AV/AC Milano-Genova**: Terzo Valico dei Giovi;
- **Potenziamento Genova-Campasso**[33].

Si ricorda che il commissario straordinario designato per queste opere è il dott. Calogero **Mauceri**, il quale è stato ascoltato in **audizione informale** nella seduta della IX Commissione Trasporti del **15 giugno 2022** (qui il video).
Si rammenta – altresì - che all'atto di rendere parere favorevole sul terzo d.P.C.M. di attuazione del citato decreto legge, le Commissioni riunite VIII-Ambiente e IX Trasporti della Camera hanno apportato la condizione che fossero "adottate le opportune iniziative, anche con futuri provvedimenti, dirette ad ampliare la competenza di uno dei commissari

[33] Si riporta, al proposito, quanto esposto nel sito del commissario straordinario: "L'impianto di Genova Campasso rivestirà la funzione di effettivo scalo merci dell'area del porto storico genovese, configurandosi come vero e proprio retroporto per i traffici da e per il porto offrendo capacità adeguata ad approntare treni completi da inoltrare direttamente alle destinazioni finali. Il progetto è costituito dagli interventi inerenti il collegamento della tratta ferroviaria Bivio Fegino – Campasso – Porto Storico con il Terzo Valico e la Linea Succursale dei Giovi, prevedendo il potenziamento dello scalo ferroviario, con realizzazione di 8 binari con lunghezza 750 m per l'arrivo/partenza dei treni, inserito nel contesto di Sistema di Comando Controllo (SCC) della circolazione ferroviaria del Nodo di Genova".

straordinari già previsti (Milano Rogoredo-Pavia o Tortona-Voghera) anche per l'espletamento delle attività di approvazione dei progetti, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi per la realizzazione del quadruplicamento del tratto ferroviario Pavia-Voghera, allo scopo di accelerare le attività per la realizzazione anche dell'ultimo tratto e garantire il completamento dell'intera **linea ferroviaria ad alta velocità e capacità Milano-Genova**, subordinatamente alla conclusione dello studio di fattibilità" (*cfr*. seduta del 5 aprile 2022).

La nuova disposizione inserisce in questo ambito e – in particolare – nel progetto di potenziamento Genova-Campasso, il "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" volto a dare una **maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario** e a **realizzare un miglioramento del contesto urbano**.
Sicché, il comma **5-*ter*** contiene l'**autorizzazione di spesa** in favore di **RFI** di **89 milioni** di euro in totale così ripartiti:

- **3 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2022**, **2023** e **2024**;
- **10 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2025** e **2026**;
- **20 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2027**, **2028** e **2029**.

Il nuovo comma **5-*quater*** chiarisce che l'attività di promozione del commissario straordinario si limita a far sì che - entro **90 giorni** dalla data di entrata in vigore della presente disposizione – i soggetti interessati (il medesimo commissario straordinario, il comune di Genova, la regione Liguria, il MIMS e Rete ferroviaria italiana) sia sottoscritta un'apposita **convenzione** che - senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica – individui le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere previste nel progetto, **ferma** invece **restando** l'**attribuzione al comune di Genova** delle funzioni di **soggetto attuatore**.

Il comma 5-*quinquies* indica la copertura dei complessivi 89 milioni di euro necessari. Vi si provvede:

a) quanto ai **3 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente **riduzione** dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 47, della legge di bilancio per il 2020 (n. 160 del 2019), che istituisce **Fondo** per lo sviluppo delle **reti ciclabili urbane** (con una dotazione di 50 milioni);

b) quanto ai **10 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal 2025 al2026 e quanto ai **20 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente **riduzione** dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge n. **109** del **2018** (c.d. Ponte Morandi, convertito nella legge n. 130 del 2018).

Articolo 11, comma 1, lettera *a)*
(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie sui mezzi di trasporto)

L'**articolo 11, comma 1** reca delle disposizioni relative all'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie per quanto concerne gli utenti dei mezzi di trasporto.

In particolare il comma in questione è volto ad estendere al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui all'articolo 10-*quater* del decreto-legge n. 52 del 2021 su tutti i mezzi di trasporto indicati al comma 1, lettera a), del medesimo articolo 10-*quater* fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone.

Si tratta quindi di: navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale; treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità; autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti; autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente; mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale; mezzi di trasporto scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado.

Articolo 11, comma 1, lettera *b)*
(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie - strutture sanitarie, sociosanitarie e simili)

L'**articolo 11, comma 1, lett. *b)*** proroga al 30 settembre 2022 il termine – scaduto il 15 giugno e già precedentemente esteso -, entro il quale è fatto obbligo di indossare dispositivi di protezione delle vie respiratorie ai lavoratori, utenti e visitatori di determinate strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali.

Il **comma 1, lett. *b)* dell'articolo 11** dispone, mediante novella al comma 2, secondo periodo, dell'articolo 10-*quater* del DL. 52/2021 (L. 87/2021)[34], l'estensione al 30 settembre 2022 del termine, già precedentemente esteso al 15 giugno 2022, entro il quale viene mantenuto l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie (non necessariamente di tipo FFP2) ai lavoratori, utenti e visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali, tra le quali sono comprese le seguenti:

- strutture di ospitalità e lungodegenza;
- residenze sanitarie assistite (RSA)[35];
- *hospice* (quali luoghi di accoglienza e ricovero per malati verso la fase terminale della vita);
- strutture riabilitative;
- strutture residenziali per anziani, anche in condizioni di non autosufficienza;
- strutture residenziali dell'area dell'assistenza socio-sanitaria, di cui all'articolo 44 del decreto sui livelli essenziali di assistenza (LEA) - DPCM 12 gennaio 2017 - relativo alla "Riabilitazione e lungodegenza post-acuzie".

In proposito il Ministero della salute è intervenuto con l'Ordinanza 15 giugno 2022, a carattere contingibile e urgente, che riproduce sostanzialmente la disposizione in commento.
Si ricorda che, per quanto qui interessa, si applicano specifiche esenzioni anche presso le predette strutture, secondo le quali non hanno l'obbligo di indossare il dispositivo di protezione delle vie respiratorie i soggetti di cui all'art. 10-*quater,* comma 4), quali i

[34] *Misure urgenti per la graduale ripresa delle attivita' economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19.*

[35] La RSA realizza un livello medio di assistenza sanitaria (medica, infermieristica e riabilitativa) integrato da un livello alto di assistenza tutelare ed alberghiera, rivolto ad anziani non autosufficienti e ad altri soggetti non autosufficienti, non assistibili a domicilio. Disciplinata dall'art. 20, comma 1, della legge 11 marzo 1988, n. 67 e dal DPCM 22 dicembre 1989, si differenzia dalle altre strutture riabilitative per la minore intensità delle cure sanitarie e per i tempi più prolungati di permanenza degli assistiti, che in relazione al loro stato psico-fisico possono trovare nella stessa anche "ospitalità permanente". Per quanto attiene agli aspetti strutturali ed organizzativi, l'unità di base è il modulo o nucleo, composto di 20-25 posti per gli anziani non autosufficienti e di 10-15 posti (secondo la gravità dei pazienti) per disabili fisici, psichici e sensoriali, utilizzando in maniera flessibile gli stessi spazi edilizi.

bambini di età inferiore ai sei anni e le persone con patologie o disabilità incompatibili con l'uso della mascherina, oltre che persone che devono poter comunicare con un disabile e pertanto non possono fare uso del dispositivo.
Più in particolare, tale esenzione, oltre che nell'Ordinanza del Ministro della salute 8 febbraio 2022, è sostanzialmente contenuta all'articolo 1, comma 1, del DL. 19 del 2020 (L. 35/2020), come novellato dal DL. 125/2020 (L. 159/2020) che ha aggiunto a quest'ultimo comma la lettera hh-*bis*) esentando i suddetti soggetti dall'obbligo di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie, con possibilità di prevederne l'obbligatorietà dell'utilizzo nei luoghi al chiuso diversi dalle abitazioni private e in tutti i luoghi all'aperto a eccezione dei casi in cui, per le caratteristiche dei luoghi o per le circostanze di fatto, sia garantita in modo continuativo la condizione di isolamento rispetto a persone non conviventi, e comunque con salvezza dei protocolli e delle linee guida anti-contagio previsti per le attività economiche, produttive, amministrative e sociali, nonché delle linee guida per il consumo di cibi e bevande. Peraltro, il predetto obbligo non sussiste quando, per le caratteristiche dei luoghi o per le circostanze di fatto, sia garantito in modo continuativo l'isolamento da persone non conviventi, come previsto all'art. 10-*quater,* comma 5.

Articolo 11, comma 2
(Disapplicazione dell'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione durante gli esami di Stato in ambito scolastico)

L'**articolo 11**, **comma 2**, prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi dei cicli di istruzione nelle istituzioni scolastiche, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applichi l'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione delle vie respiratorie.

Nel dettaglio, la disposizione in commento prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo (ex esami di scuola media) e del secondo ciclo di istruzione (cosiddetto esame di maturità), nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applichi la misura di sicurezza di cui all'art. 3, comma 5, **lettera *a)***, del decreto-legge n. 52 del 2021 (L. 87/2021).
Si ricorda che l'art. 3, comma 5 del d.l. 52 del 2021, così come risultante dalla modifica introdotta dall'art. 9, comma 1, del decreto-legge n. 24 del 2022 (L. 52/2022), prevede che, **fino alla conclusione dell'anno scolastico 2021/2022** (comprendendo, quindi, anche i relativi esami di fine ciclo), nelle istituzioni e nelle scuole del sistema educativo, scolastico e formativo, ivi comprese le scuole paritarie e quelle non paritarie, nonché negli istituti tecnici superiori continuino ad applicarsi le seguenti misure di sicurezza:

a) **è fatto obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo chirurgico, o di maggiore efficacia protettiva**, fatta eccezione per i bambini accolti nel sistema integrato di educazione e di istruzione (di cui all'art. 2, comma 2 del decreto legislativo n. 65 del 2017), per i soggetti con patologie o disabilità incompatibili con l'uso dei predetti dispositivi e per lo svolgimento delle attività sportive;

b) è raccomandato il rispetto di una distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro salvo che le condizioni strutturali-logistiche degli edifici non lo consentano;

c) resta fermo, in ogni caso, il divieto di accedere o permanere nei locali scolastici se positivi all'infezione da SARS-CoV-2 o se si presenta una sintomatologia respiratoria e temperatura corporea superiore a 37,5°.

La disposizione in commento, dunque - come anticipato - **sopprime l'obbligo di utilizzo delle mascherine in ambito scolastico durante gli esami di Stato del corrente anno scolastico 2021/2022** (lettera *a*)). Restano quindi vigenti, durante tali esami, la raccomandazione della distanza interpersonale di almeno un metro (di cui alla lettera *b*)) e il divieto di accedere o permanere nei locali scolastici se positivi all'infezione da SARS-CoV-2 o se si presenta una sintomatologia respiratoria e temperatura corporea superiore a 37,5 (di cui alla lettera *c*)).

La soppressione di tale obbligo è stata rappresentata anche nell'ordinanza del Ministro della salute 15 giugno 2022, recante "*Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'epidemia da COVID-19 concernenti l'utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie*" (all'art. 1, comma 7).
Il Ministero dell'istruzione ha quindi diramato, in data 16 giugno 2022, un'apposita nota sulle misure precauzionali da adottare durante gli esami di Stato.
La **relazione illustrativa** rileva che ciò avviene alla luce dell'attuale andamento epidemiologico.

Articolo 12, commi 1 e 1-*ter*
(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica VIA-VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

L'**articolo 12, comma 1, modificato durante l'esame al Senato**, autorizza la spesa di 8 milioni di euro annui (erano 1,5 milioni nel testo originario del decreto-legge) a decorrere dall'anno 2022 al fine di consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC e disciplina la copertura degli oneri conseguenti. Il **comma 1-*ter*, introdotto nel corso dell'esame al Senato**, modifica alcune disposizioni del Codice dell'ambiente al fine di precisare che i compensi dei membri delle citate Commissioni spettano non a seguito dell'adozione del provvedimento finale di VIA (come previsto dal testo vigente) ma dell'adozione del parere finale da parte delle Commissioni medesime.

Il **comma** 1 dell'articolo 12 – al fine di consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse già previste (art. 8, comma 5, del D.Lgs. 152/2006) – autorizza la spesa di **8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022**.
Tale importo risulta dall'incremento operato **nel corso dell'esame al Senato**, rispetto all'importo di 1,5 milioni di euro previsto dal testo iniziale del decreto-legge.

Lo stesso comma disciplina la **copertura degli oneri** conseguenti, prevedendo che agli stessi si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

Il **comma 1-*ter*, introdotto nel corso dell'esame al Senato**, modifica alcune disposizioni del Codice dell'ambiente al fine di precisare che i compensi dei membri delle succitate Commissioni spettano non a seguito dell'adozione del provvedimento finale di VIA (come previsto dal testo vigente) ma dell'adozione del parere finale da parte delle Commissioni medesime.
L'art. 8, comma 2, ultimo periodo, del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006) dispone che ai commissari della Commissione tecnica VIA-VAS "spetta il compenso definito con le modalità di cui al comma 5 esclusivamente in ragione dei compiti istruttori effettivamente svolti e solo a seguito dell'adozione del relativo provvedimento finale". Al successivo comma 5 viene inoltre stabilito, tra l'altro, che i compensi dei membri delle Commissioni VIA-VAS e PNRR-PNIEC sono stabiliti "esclusivamente in ragione

dei compiti istruttori effettivamente svolti e solo a seguito dell'adozione del provvedimento finale".
Il comma in esame provvede a sostituire, nelle disposizioni qui richiamate, la parola "provvedimento" con la parola "parere", in modo da legare il compenso non all'emanazione del provvedimento di VIA ma all'adozione del parere da parte della Commissione tecnica, che rappresenta in effetti la conclusione dell'attività della Commissione tecnica in relazione ad un determinato procedimento di VIA.

• *Le Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC*

L'art. 50, comma 1, lettera d), numero 1), del D.L. 76/2020, tramite l'inserimento di un nuovo comma 2-*bis* all'art. 8 del decreto legislativo n. 152/2006 (c.d. Codice dell'ambiente), ha previsto – per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti delle opere necessarie per l'attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) – l'istituzione della Commissione Tecnica PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (oggi Ministero della transizione ecologica in virtù della ridenominazione operata dal D.L. 22/2021) e formata da un numero massimo di quaranta unità. Successivamente, l'art. 17 del D.L. 77/2021 ha riscritto integralmente il citato comma 2-*bis* al fine di ampliare l'ambito di attività della Commissione in questione anche alla valutazione ambientale di competenza statale dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e di quelli finanziati a valere sul fondo complementare, limitandone però il campo di azione alle sole tipologie progettuali previste dal nuovo allegato I-*bis* alla parte seconda del codice, introdotto dall'art. 18 del medesimo decreto-legge. La Commissione ha così assunto la nuova denominazione di "**Commissione Tecnica PNRR-PNIEC**".
In relazione ai contenuti dell'allegato I-*bis* si ricorda che lo stesso elenca una serie di opere classificate in tre categorie ("dimensioni"): dimensione della decarbonizzazione (in cui sono inclusi "nuovi impianti per la produzione di energia e vettori energetici da fonti rinnovabili, residui e rifiuti, nonché ammodernamento, integrali ricostruzioni, riconversione e incremento della capacità esistente…"); dimensione dell'efficienza energetica; dimensione della sicurezza energetica.
Nella riscrittura operata dall'art. 17 del D.L. 77/2021 è stato altresì precisato che i componenti nominati nella Commissione Tecnica PNRR-PNIEC svolgono tale attività a tempo pieno e non possono far parte della **Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS** già operante presso il Ministero e alla quale l'art. 8, comma 1, del Codice affida il supporto tecnico-scientifico all'autorità competente per le valutazioni di impatto ambientale (VIA) e le valutazioni ambientali strategiche (VAS) spettanti allo Stato. La riscrittura provvede inoltre a disciplinare i requisiti e le modalità di nomina dei componenti. Lo stesso art. 17 ha inoltre, tra l'altro, introdotto nel testo dell'art. 8 del Codice un comma 2-*quater* volto a consentire al Ministro della transizione ecologica di attribuire la presidenza delle due Commissioni (quella VIA-VAS e quella PNRR-PNIEC) alla stessa persona.
In risposta all'interrogazione 5/07632 (resa nella seduta del 2 marzo 2022) è stato ricordato che la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC "è stata nominata con decreto ministeriale n. 457 del 10 novembre 2021 e si è insediata il 18 gennaio 2022".
L'art. 17 del D.L. 4/2022 ha apportato ulteriori modifiche alla disciplina in questione, in particolare al fine di consentire la nomina fino a un massimo di sei componenti della Commissione VIA-VAS quali membri anche della Commissione PNRR-PNIEC, nonché di prevedere l'aumento di dieci unità del numero di membri della Commissione VIA-VAS.

Ulteriori modifiche sono state operate dall'art. 36 del D.L. 17/2022. In particolare, in relazione ai commissari che appartengono ad entrambe le Commissioni tecniche (VIA-VAS e PNRR-PNIEC), tale articolo precisa che l'eccezione succitata, che consente ai commissari in questione di non svolgere attività a tempo pieno nella Commissione PNRR-PNIEC, è esclusa qualora il tempo pieno sia previsto nel decreto di nomina. Lo stesso articolo ha inoltre riscritto il comma 2-*octies* dell'art. 8 del Codice (introdotto dal D.L. 4/2022) al fine di disporre che il presidente della Commissione VIA-VAS si avvale di una struttura di supporto (che cessa al rinnovo della Commissione stessa) composta da quattro unità di personale dell'Arma dei carabinieri, posti in posizione di comando, con oneri rientranti nei costi di funzionamento di cui al comma 5 del medesimo articolo 8.
Relativamente agli oneri citati, si ricorda che l'art. 8, comma 5, del Codice dell'ambiente, prevede la definizione annuale (con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze) dei **costi di funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC**, comprensivi dei compensi per i relativi componenti, in misura complessivamente non superiore all'ammontare delle tariffe (da applicare ai proponenti per la copertura dei costi sopportati dall'autorità competente per l'organizzazione e lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo delle procedure di verifica di assoggettabilità a VIA, di VIA e di VAS; l'art. 33 del Codice prevede che tali tariffe sono definite con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze) versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno precedente, senza che ne derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il comma 5 dispone altresì, tra l'altro, che i compensi sono stabiliti proporzionalmente alle responsabilità di ciascun membro della Commissione VIA-VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC "esclusivamente in ragione dei compiti istruttori effettivamente svolti e **solo a seguito dell'adozione del provvedimento finale**" (la parola "provvedimento" è ora sostituita da "parere" ai sensi del comma 1-*ter* in esame), fermo restando che gli oneri relativi al trattamento economico fondamentale dei membri della Commissione PNRR-PNIEC dipendenti delle pubbliche amministrazioni e collocati in posizione di fuori ruolo, comando, distacco, aspettativa o altra analoga posizione secondo i rispettivi ordinamenti, restano in carico all'amministrazione di appartenenza.

Articolo 12, commi 1-*bis*-1-*sexies*
(Assunzioni presso il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze)

L'**articolo 12, commi da 1-bis a 1-quinquies (em. 12.12 T4)**, introdotti dal Senato, autorizza il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze, per il biennio 2022-2023, a procedere ad **assunzioni a tempo indeterminato** di unità di personale da inquadrare nell'Area III, F1, da impiegare presso le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato, anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR.
Il **comma 1-sexies** interviene, inoltre, sulla disciplina della **cessazione dei comandi o distacchi** del personale non dirigenziale, nonché sulle procedure straordinarie di inquadramento in ruolo del predetto personale.

In particolare, il **comma 1-bis** dell'articolo 12 autorizza il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui:

- 400 unità per le esigenze del **Ministero dell'interno** e in particolare delle **Prefetture-Uffici territoriali del Governo**;
- 300 unità per le esigenze del **Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato** e in particolare per le **Ragionerie territoriali dello Stato**[36].

La norma precisa che tali procedure di reclutamento possono svolgersi, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

La disposizione precisa che tali procedure di reclutamento sono autorizzate anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli interventi medesimi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti di interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente.

[36] Per una ricostruzione cronologica dei più recenti provvedimenti che hanno autorizzato il Ministero dell'economia e delle finanze ad assumere, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nuovi contingenti di personale, in particolare per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, si rinvia alla scheda relativa all'art. 12, commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*, in questo Dossier.

Al fine di conseguire gli obiettivi della disposizione in esame, quest'ultima autorizza la spesa di euro 2.624.475 euro per l'anno 2022 e di 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

Al fine di definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al predetto comma 1-bis, il **comma 1-ter** stabilisce che il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato provvedono alla stipula di un apposito protocollo d'intesa, il quale potrà contemplare (come espressamente precisato dalla disposizione) la **costituzione di presidi territoriali unitari** tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

Il **comma 1-quater**, al fine di consentire la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del citato comma 1-bis i compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario, autorizza la spesa di 1 milione di euro a decorrere dall'anno 2023, di cui 500 mila euro per le esigenze del Ministero dell'interno e 500 mila euro per quelle del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della ragioneria Generale dello Stato.

Il **comma 1-quinquies** provvede alla individuazione della copertura finanziaria degli oneri di cui ai commi 1-bis e 1-quater, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023. A tal fine, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022. Allo scopo si utilizza parzialmente, per 1.449.364 euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere dal 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

Il **comma 1-sexies**, infine, apporta alcune **modificazioni** all'**articolo 6**, commi 2 e 3, del **decreto legge n. 36 del 2022**, convertito con modificazioni dalla legge n. 79 del 2022.

Nello specifico, il **comma 3** reca una disciplina transitoria che consente, a determinate condizioni e con alcune esclusioni, di attivare procedure straordinarie di inquadramento in ruolo di personale non dirigenziale che alla data del 31 gennaio 2022 si trovasse in posizione di comando o distacco. Tali procedure straordinarie possono essere attivate entro il 31 dicembre 2022, nel limite del 50 per cento delle vigenti facoltà assunzionali, con riferimento a dipendenti già in servizio a tempo indeterminato presso un soggetto pubblico.
Il **comma 2** prevede – fatte salve alcune esclusioni – la cessazione alla data del 31 dicembre 2022, o alla scadenza successiva eventualmente già fissata, dei comandi

o distacchi in corso alla data di entrata in vigore (1° maggio 2022) del presente decreto, nel caso di mancata attivazione della procedura straordinaria di inquadramento in ruolo di cui al successivo comma 3.

Il **comma 1-sexies** interviene, per un verso, sul comma 2 dell'articolo 6 del decreto-legge n. 36 del 2022, al fine di circoscrivere la cessazione alla data del 31 dicembre 2022 o alla naturale scadenza, se successiva, ai soli comandi o distacchi del personale non dirigenziale; per altro verso, sul comma 3, sopprimendo il riferimento delle procedure straordinarie di inquadramento in ruolo al solo personale non dirigenziale.

Articolo 12, commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*
(Assunzioni presso il MEF)

L'**articolo 12, commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*, inseriti nel corso dell'esame parlamentare**, autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad istituire **due posizioni dirigenziali di livello non generale**, per le esigenze connesse agli adempimenti riferiti al PNRR e per la gestione del Fondo per l'avvio di opere indifferibili. Per le stesse esigenze il MEF è autorizzato ad assumere un contingente di **personale non dirigenziale pari a 10 unità** (Area III, F1)

Il **comma 1-*bis*** autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad istituire, per le esigenze della **Ragioneria** generale dello Stato, **due posizioni dirigenziali di livello non generale** nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR ed al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e erogazione delle risorse del Fondo per l'avvio di opere indifferibili, istituito dall'articolo 26, comma 7 del decreto legge n. 50 del 2022, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento.

L'art. 26 del D.L. n. 50 del 2022 ha introdotto alcune norme per fronteggiare, nel settore degli appalti pubblici di lavori, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici. Il comma 7 ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili", volto a far fronte all'insufficienza delle risorse per i maggiori costi derivanti dall'aggiornamento dei prezzari utilizzati nelle procedure di affidamento delle opere pubbliche avviate successivamente all'entrata in vigore del decreto e sino al 31 dicembre 2022. Inoltre al Fondo possono altresì accedere: il Commissario straordinario per le celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025; la società Milano-Cortina 2020-2026 S.p.A per la realizzazione degli interventi inseriti nel programma delle infrastrutture connesse alle Olimpiadi, nonché i soggetti attuatori per la realizzazione delle opere infrastrutturali per lo svolgimento dei Giochi del Mediterraneo di Taranto 2026.

Per la copertura delle due posizioni dirigenziali di livello non generale si prevede l'indizione di **concorsi pubblici** ovvero, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165.

L'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165. autorizza ciascuna amministrazione a conferire incarichi dirigenziali, per un periodo limitato, **a**

professionisti esperti[37] **esterni alla pubblica amministrazione** nel limite del 10 per cento per i dirigenti di prima fascia e dell'**8 per cento per i dirigenti di seconda fascia**.

Il **comma 1-*ter*** per le stesse finalità indicate dal comma 1-*bis* autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, **10 unità di personale non dirigenziale**, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, **mediante concorsi pubblici ovvero con lo scorrimento di vigenti graduatorie** di concorsi pubblici.

Il **comma 1-*quater*** quantifica gli oneri derivanti dalle predette assunzioni in **320.557 euro** per l'anno **2022** e in **769.336 euro** a decorrere **dall'anno 2023**. Alla relativa copertura si provvede mediante corrispondente **riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente** iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello **stato di previsione del MEF** per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

• *Assunzioni presso la RGS autorizzate da recenti provvedimenti*

Si segnalano di seguito i più recenti provvedimenti che hanno autorizzato il Ministero dell'economia e delle finanze ad assumere, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nuovi contingenti di personale, in particolare per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** (c.d. decreto rilancio) contiene alcune norme che autorizzano il MEF a potenziare le proprie strutture:

- l'**articolo 2, comma 13-*bis***, autorizza il Dipartimento della **Ragioneria generale dello Stato** ad avvalersi, **nel limite complessivo di spesa di 100.000 euro per il 2020 e 200.000 euro a decorrere dal 2021**, di **esperti** individuati all'esito di una selezione comparativa mediante avviso pubblico tra persone di comprovata esperienza ed elevata professionalità, in vista del monitoraggio delle clausole di flessibilità nell'ambito delle regole del Patto di stabilità e crescita europeo, anche con

[37] Tali soggetti devono avere una particolare e comprovata qualificazione professionale, non rinvenibile nei ruoli dell'Amministrazione, e devono aver svolto attività in organismi ed enti pubblici o privati ovvero aziende pubbliche o private con esperienza acquisita per almeno un quinquennio in funzioni dirigenziali, o aver conseguito una particolare specializzazione professionale, culturale e scientifica desumibile dalla formazione universitaria e postuniversitaria, da pubblicazioni scientifiche e da concrete esperienze di lavoro maturate per almeno un quinquennio, anche presso amministrazioni statali, ivi comprese quelle che conferiscono gli incarichi, in posizioni funzionali previste per l'accesso alla dirigenza, o devono provenire dai settori della ricerca, della docenza universitaria, delle magistrature e dei ruoli degli avvocati e procuratori dello Stato.

riferimento alle opere necessarie a perseguire il riordino della rete ospedaliera in relazione all'emergenza Covid-19 realizzate mediante il ricorso al partenariato pubblico-privato;
- gli **articoli 247-249** prevedono misure per la accelerazione dei concorsi mediante il decentramento e la digitalizzazione delle procedure;
- l'**articolo 262** autorizza il **Ministero dell'economia e delle finanze** ad avviare le procedure di reclutamento di **56 unità di personale non dirigenziale** da inquadrare nel profilo della terza area (F3), in relazione alle specifiche esigenze connesse alla **Presidenza italiana del G20** e allo sviluppo, sperimentazione e messa a regime dei sistemi informativi e delle nuove funzionalità strumentali all'**attuazione della riforma del bilancio dello Stato**. Le procedure di reclutamento (già autorizzate dall'articolo 19, comma 1, del decreto-legge n. 22 del 2019) si svolgono mediante concorsi per titoli ed esame orale per l'accesso ai quali è richiesto il possesso, oltre che del titolo di studio previsto per il profilo professionale di inquadramento e la conoscenza della lingua inglese, anche del dottorato di ricerca ovvero del master di secondo livello.

La **legge di bilancio per il 2021** (legge n. 178 del 2020), ai **commi 884 e 885,** autorizza il MEF a bandire concorsi di personale non dirigenziale per assumere **550 unità** con contratto a tempo indeterminato, da destinare alle **Ragionerie Territoriali dello Stato** (350 unità di Area III-F1 e 100 unità di Area II-F2) e alle **Commissioni Tributarie** (100 di Area III-F1) per l'anno 2021 (prorogato al 2022 dal D.L. n. 228/2021, art. 1, comma 9).

Il **comma 886** (come modificato dal **D.L. n. 183 del 2020**) autorizza il MEF a bandire per l'anno 2021 concorsi per assumere **30 unità di personale non dirigenziale di alta professionalità** con contratto a tempo indeterminato da inquadrare nell'Area III-F3, **al fine di avviare tempestivamente le procedure di monitoraggio degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza**. Le procedure concorsuali, in deroga alla normativa vigente, si svolgono mediante concorsi per titoli ed esame orale. Per l'accesso alle prove concorsuali è richiesto il possesso, oltre che del titolo di studio previsto per il profilo professionale di inquadramento e la conoscenza della lingua inglese, anche del dottorato di ricerca ovvero del master di secondo livello.

Il **decreto-legge n. 73 del 2021** (articolo 11-*bis*, comma 13) ha autorizzato il Ministero dell'economia e delle finanze, nel quadro delle esigenze connesse anche alle misure del decreto (c.d. Sostegni-bis), a bandire apposite procedure concorsuali pubbliche, secondo le modalità semplificate di cui all'articolo 10 del D.L. n. 44 del 2021, e, conseguentemente, ad assumere con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, per le esigenze delle strutture del Dipartimento della **Ragioneria generale dello Stato** (RGS) del medesimo Ministero, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale pari a **50 unità** da inquadrare nel livello iniziale dell'area III del comparto funzioni centrali. Con il D.L. n. 228 del 2021 (art. 1, comma 12-ter) è stato previsto che l'assunzione delle 50 unità di personale deve avvenire tramite lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

Inoltre, nel quadro delle esigenze connesse anche alle misure dello stesso decreto, la dotazione complessiva del contingente degli uffici di diretta collaborazione del MEF è incrementata di dieci unità di personale per ciascuno degli anni dal 2021 al 2027. Una quota parte, non inferiore a otto unità di personale, è riservata all'Ufficio del

coordinamento legislativo. Per gli anni dal 2021 al 2027 presso l'Ufficio di Gabinetto sono istituiti due ulteriori posti di funzione di livello dirigenziale generale, assegnati alle dirette dipendenze del Capo di gabinetto (articolo 11-bis, comma 15).

Il **decreto-legge n. 80 del 2021**, articolo 7, comma 1, ha previsto un concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento a tempo determinato di 500 unità di personale non dirigenziale dell'area funzionale terza, fascia economica F1, da inquadrare nell'area III, posizione economica F1, nei profili professionali economico, giuridico, informatico, statistico-matematico, ingegneristico, ingegneristico gestionale, di cui **80 unità** da assegnare al Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento della **Ragioneria generale dello Stato** e le restanti da ripartire alle amministrazioni centrali titolari di interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (G.U. n. 64 del 13 agosto 2021); i 500 professionisti reclutati dal bando sono, infatti, destinati alle strutture di monitoraggio e rendicontazione dei fondi presso le amministrazioni titolari dei relativi progetti e interventi, per la realizzazione del sistema di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo del **Piano di ripresa e resilienza**. Il relativo bando di concorso pubblico è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 13 agosto 2021.

L'articolo 7, comma 4, ha autorizzato la **Ragioneria generale dello Stato** ad avvalersi di un contingente di **esperti** di comprovata qualificazione professionale per le attività di monitoraggio e rendicontazione del PNRR, effettuate dal Servizio centrale per il PNRR, istituito dall'articolo 6 del D.L. n. 77/2021. Si prevede l'importo massimo di 50.000 euro lordi annui per singolo incarico, entro il limite di spesa complessivo di 167.000 euro per l'anno 2021 e di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

L'articolo 7-*bis*, inoltre, al fine di avviare tempestivamente le **procedure di monitoraggio** degli interventi del PNRR, ha autorizzato il MEF, per l'anno 2021 (prorogato al 2022 dal D.L. n. 228/2021, art. 1, comma 12, lett. *b)*) a bandire procedure concorsuali pubbliche, secondo le modalità semplificate, in deroga alle ordinarie procedure di mobilità, per assumere con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale pari a 145 unità (Area III), di cui **50 unità** da assegnare al Dipartimento della **Ragioneria** generale dello Stato (RGS), 30 unità al Dipartimento del tesoro, 30 unità al Dipartimento delle finanze e 35 unità al Dipartimento dell'amministrazione generale, del personale e dei servizi. e un contingente di **75 unità** (Area II) da assegnare al Dipartimento della **Ragioneria** generale dello Stato.

Il **decreto-legge n. 152 del 2021**, per l'attuazione del piano nazionale di ripresa e resilienza e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose, all'articolo 9, comma 10, ha autorizzato il Ministero dell'economia e delle finanze a bandire apposite procedure concorsuali pubbliche per l'assunzione a tempo indeterminato di 40 unità di personale da inquadrare nella terza area, posizione economica F1, per rafforzare le strutture della **Ragioneria generale dello Stato**, inclusi l'Unità di missione del Comitato scientifico per le attività inerenti alla revisione della spesa e i nuclei di valutazione della spesa, nonché per le attività di implementazione dei processi di redazione del bilancio di genere e del bilancio ambientale. La **Ragioneria** generale dello Stato è autorizzata inoltre ad **avvalersi** del supporto di **società a prevalente partecipazione pubblica**

nonché di un contingente massimo di **10 esperti** e di stipulare convenzioni con Università, Enti e Istituti di ricerca entro il limite di spesa complessivo di 600.000 euro.

La **legge n. 238 del 2021** (legge europea 2019-2020) autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad assumere, a tempo indeterminato, fino a **50 unità** di personale (livello iniziale della terza area) per rafforzare le strutture della **Ragioneria generale dello Stato** ai fini delle attività di gestione, monitoraggio e controllo degli interventi cofinanziati dall'Unione europea per il periodo di programmazione 2021/2027, attraverso lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici (articolo 44, modificato dall'art. 1, comma 12-bis, del D.L. n. 228 del 2021).

Nella Gazzetta Ufficiale n. 104 del 31 dicembre 2021 è stato pubblicato il bando per il concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di complessivi 2.293 posti di personale non dirigenziale di area seconda, a tempo indeterminato, da inquadrare nei ruoli della Presidenza del Consiglio dei ministri, del **Ministero dell'economia e delle finanze (420 posti)**, del Ministero dell'interno, del Ministero della cultura e dell'Avvocatura dello Stato. L'articolo 1 del bando prevede che dei 420 posti assegnati al MEF, 274 (Area II-F2) siano destinati agli uffici centrali e alle Ragionerie territoriali dello Stato nelle varie sedi.

Il **D.L. n. 4 del 2022** all'art. 21-bis, commi 3-5, ha autorizzato il Ministero dell'economia e delle finanze ad assumere dal 1° ottobre 2022, con un incremento della dotazione organica, **25 dirigenti di seconda fascia** e **160 unità di personale** (100 unità di Area terza – F1 e 60 unità di Area seconda – F2). In particolare, al fine di rafforzare l'efficienza operativa delle proprie strutture, anche in relazione agli obiettivi e agli interventi previsti dal PNRR, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere dal 1° ottobre 2022, con corrispondente incremento della dotazione organica: 25 dirigenti di seconda fascia (di cui 5 unità da destinare alle verifiche amministrativo-contabili extra gerarchiche nell'ambito dell'Ispettorato generale per i servizi ispettivi di finanza pubblica della Ragioneria Generale dello Stato – IGESIFIP - e 20 unità a cui conferire incarichi di consulenza, studio e ricerca); 100 unità da inquadrare nell'Area terza - posizione economica F1; 60 unità da inquadrare nell'Area seconda - posizione economica F2.

Il **D.L. n. 36 del 2022** all'articolo 18-*bis*, comma 11, autorizza per il biennio 2022-2023 il Ministero dell'economia e delle finanze **a reclutare** a tempo indeterminato **50 unità di personale** (Area III, posizione economica F1) per il rafforzamento delle articolazioni territoriali della **Ragioneria generale** dello Stato in considerazione delle maggiori responsabilità connesse con le funzioni di supporto ai compiti di audit del PNRR assegnate alle Ragionerie territoriali dello Stato (articolo 8, comma 1, del D.L. n. 80 del 2021). Lo stesso articolo 18-*bis*, al comma 7, autorizza il MEF ad assumere personale per il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato (**4 unità di personale** da inquadrare nell'Area terza - posizione economica F1) in relazione ai nuovi compiti ad essa assegnati in materia di partenariato pubblico privato (PPP) dallo stesso articolo 18-*bis*, commi 3-6.

Articolo 12-*bis*
(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)

L'**articolo 12-*bis*, introdotto dal Senato,** dispone circa i giudizi amministrativi che abbiano ad oggetto qualsiasi procedura relativa a interventi finanziati, in tutto o in parte, con risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Finalità dichiarata è quella di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano medesimo.

L'articolo in esame riprende il contenuto dell'articolo 3 del decreto-legge n. 85 del 2022, di cui il disegno di legge di conversione del presente decreto-legge propone l'abrogazione, con salvezza dei suoi effetti.

Il **comma 1** dell'articolo in esame dispone in ordine ad alcuni termini temporali relativi ai giudizi amministrativi su procedimenti riguardanti interventi in tutto o in parte **finanziati con risorse previste dal PNRR**.
In particolare:

- nel caso di **accoglimento di un'istanza cautelare**, si stabilisce che il Tribunale amministrativo regionale fissi la discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di **trenta giorni dal deposito dell'istanza.** Il TAR dispone, inoltre, il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle altre prove occorrenti;
- nel caso di **mancato accoglimento di un'istanza cautelare in primo grado, qualora l'ordinanza di primo grado sia riformata dal Consiglio di Stato**, la pronuncia di appello è trasmessa al TAR; anche in tale caso, il TAR fissa la data della discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di **trenta giorni, decorrenti dalla data di ricevimento dell'ordinanza**. La segreteria del TAR, specifica la disposizione in esame, ne dà avviso alle parti.

Qualora i termini temporali qui stabiliti non siano rispettati, la **misura cautelare perde efficacia**, anche quanto la medesima misura sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.
Ove la **misura cautelare sia stata già concessa** prima della data di entrata in vigore del presente decreto-legge (8 luglio 2022), il successivo **comma 8** prevede che, nei procedimenti in oggetto relativi a misure di attuazione del PNRR, l'udienza per **la discussione del merito sia anticipata d'ufficio,** al fine di rispettare i termini temporali previsti dal **comma 1**. Inoltre, si applicano anche le altre disposizioni del **presente articolo**.

Il comma 5 dell'articolo 55 del Codice del processo amministrativo (articolo che disciplina le **misure cautelari collegiali**) prevede che sulla domanda cautelare il collegio pronunci nella prima camera di consiglio successiva al ventesimo giorno dal perfezionamento, anche per il destinatario dell'ultima notificazione e altresì al decimo

giorno dal deposito del ricorso. La disposizione riconosce inoltre alle parti la facoltà di depositare memorie e documenti fino a due giorni liberi prima della camera di consiglio. L'articolo 56 del Codice del processo amministrativo reca la disciplina relativa alle **misure cautelari monocratiche**. La tutela "monocratica" in pendenza di giudizio è ammessa "in caso di estrema gravità e urgenza" tali da determinare il pericolo grave che l'interesse del ricorrente sia pregiudicato dall'attesa dei termini previsti per una pronuncia cautelare collegiale (comma 1). Tale tutela presuppone la notifica del ricorso, che può essere effettuata direttamente dal difensore via fax, senza la necessità di autorizzazioni, fatto salvo l'obbligo di procedere alla notifica anche secondo le regole ordinarie, entro cinque giorni dalla richiesta della misura cautelare. Sull'istanza provvede il presidente del Tar (o il presidente della sezione, se il ricorso sia già stato assegnato a una sezione); il presidente, ove lo ritenga necessario, può sentire fuori udienza, senza formalità particolari, le parti che si siano dichiarate disponibili (commi 2 e 5). Il presidente si pronuncia con decreto motivato; il decreto, in caso di accoglimento è efficace sino alla camera di consiglio e perde efficacia se il collegio non provvede sulla domanda cautelare nella camera di consiglio. Fino a quando conserva efficacia, il decreto è sempre modificabile o revocabile su istanza di parte (comma 4). Se è concessa una misura cautelare, il decreto conserva i suoi effetti fino alla camera di consiglio fissata per l'esame in sede collegiale; tale camera di consiglio deve essere indicata nel decreto stesso (e ciò vale anche nel caso in cui il presidente neghi la concessione della misura cautelare).

Il **comma 2** prevede che **il giudice dia motivazione** in merito alla compatibilità della misura e della data di udienza con i termini previsti dal PNRR, nella decisione e nel provvedimento di fissazione dell'udienza medesima.
Il **comma 3** pone in capo alle pubbliche amministrazioni l'obbligo di rappresentare che la **procedura amministrativa oggetto del ricorso riguardi un intervento afferente al PNRR**.
Il **comma 4** prevede che i Ministeri e le strutture della Presidenza del Consiglio dei ministri responsabili dell'attuazione delle riforme e degli investimenti previsti nel PNRR, interessati dai giudizi amministrativi qui disciplinati, siano **parti necessarie** nei giudizi medesimi. Si tratta delle «amministrazioni centrali titolari di interventi previsti nel PNRR» definite dall'art. 1, comma 1, lettera *l)*, del decreto-legge n. 77 del 2021 (come convertito dalla legge n. 108 del 2021).
Si applicano le norme delle leggi speciali di cui al regio decreto 30 ottobre 1933. n. 1611[38], sulla **notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato**.
Si applica, inoltre, l'art. 49 del codice del processo amministrativo (decreto legislativo n. 104 del 2010) in materia di **integrazione del contraddittorio**.
Il comma 1 del richiamato art. 49 stabilisce che quando il ricorso sia stato proposto solo contro alcuni dei controinteressati, il presidente o il collegio ordina l'integrazione del contraddittorio nei confronti degli altri. Nell'atto di integrazione, il giudice fissa il relativo termine, indicando le parti cui il ricorso deve essere notificato.

[38] "Testo unico delle leggi e delle norme giuridiche sulla rappresentanza e difesa in giudizio dello Stato e sull'ordinamento dell'Avvocatura dello Stato".

Si applicano altresì ai procedimenti inerenti a misure del PNRR (**comma 5**) le norme in materia di **rito abbreviato** per determinate materie recate dall'art. 119, comma 2, e dall'art. 120, comma 9, del citato decreto legislativo n. 104 del 2010 (v. *infra*).
L'**art. 119, comma 2**, del Codice del processo amministrativo stabilisce, in relazione ai giudizi concernenti a controversie nelle materie elencate dal precedente comma 1, che tutti i termini processuali ordinari siano dimezzati salvo, nei giudizi di primo grado, quelli per la notificazione del ricorso introduttivo, del ricorso incidentale e dei motivi aggiunti, nonché quelli inerenti all'appello cautelare (art. 62, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 104) e quelli espressamente disciplinati nel medesimo articolo 119.
L'applicazione del rito abbreviato di cui all'art. 119 del Codice del processo amministrativo comporta, altresì, una rapida definizione del merito nel caso in cui il ricorso presenti profili di *periculum* e di *fumus*. Il comma 3 prevede, infatti, che il Tribunale amministrativo regionale chiamato a pronunciarsi sulla domanda cautelare - qualora ritenga, sulla base di un primo sommario esame, la sussistenza di profili di fondatezza del ricorso e di un pregiudizio grave e irreparabile - fissi con ordinanza la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di 30 giorni dalla data di deposito dell'ordinanza. Inoltre, si prevede la pubblicazione anticipata del dispositivo rispetto alla sentenza (mediante deposito in segreteria, non oltre 7 giorni dalla decisione della causa), se vi è istanza di parte in tale senso (comma 5 dell'art. 119). Il dispositivo può essere impugnato in appello entro 30 giorni dalla sua pubblicazione per ottenerne la sospensione dell'esecutività (comma 6).
L'**art. 120, comma 9**, ancora del Codice del processo amministrativo, reca alcune misure acceleratorie del procedimento in materia di contratti pubblici.
Il diritto processuale amministrativo contempla infatti due diversi riti in materia di appalti: il rito ordinario e il rito abbreviato. Quest'ultimo rito, disciplinato dall'art. 120 del medesimo Codice, si applica a determinate materie, tassativamente indicate dall'art. 119 del codice medesimo. Nello specifico, il comma 9, accelerando ulteriormente la fase decisoria, stabilisce che il giudice (ricomprendendo quindi anche il giudizio d'appello) depositi la sentenza con la quale definisce il giudizio (sia di primo grado che d'appello), entro quindici giorni dall'udienza di discussione. Nei casi in cui la stesura della motivazione sia particolarmente complessa, il giudice deve: pubblicare il dispositivo nel termine di quindici giorni, indicando anche le domande eventualmente accolte e le misure per darvi attuazione; depositare, comunque, la sentenza entro trenta giorni dall'udienza.

Il **comma 6** specifica che le **disposizioni recate dal presente articolo 3 si applicano anche ai giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo**.

Il **comma 7** novella l'art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 77 del 2021, (convertito dalla legge n. 108 del 2021). Tale comma 4, in relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici individuati al comma 1 dell'articolo 48 medesimo (opere relative al PNRR o al PNC), prevede che, in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento si applichino le disposizioni dell'art. 125 del codice del processo amministrativo concernenti le controversie relative alle infrastrutture strategiche.

Con la novella in esame, si specifica che la medesima disciplina si applichi **anche ai giudizi "che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR"**. Si specifica, altresì, che si debba tenere conto della coerenza della misura adottata con i tempi dettati dal PNRR in sede di pronuncia del provvedimento cautelare.

Per il contenuto del **comma 8**, v. *supra*.

Articolo 12-*bis*
(Clausola di salvaguardia)

L'**articolo 12-bis** prevede che le disposizioni del decreto-legge in esame si applichino alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano **compatibilmente con le norme dei rispettivi statuti**.

La disposizione in commento stabilisce che le norme del decreto-legge in esame non sono idonee a disporre in senso difforme a quanto previsto negli statuti speciali di regioni e province autonome (si tratta pertanto di una clausola a salvaguardia dell'autonomia riconosciuta a tali autonomie territoriali). Tale inidoneità, che la norma in esame esplicita, trae invero origine dal rapporto fra le fonti giuridiche coinvolte e, nello specifico, rileva che norme di rango primario (quali quelle recate dal decreto-legge) non possono incidere sul quadro delle competenze definite dagli statuti (che sono adottati con legge costituzionale, fonte di grado superiore) e dalle relative norme di attuazione. Le norme di rango primario si applicano pertanto solo in quanto non contrastino con le speciali attribuzioni di tali enti.
Si tratta di una clausola, costantemente inserita nei provvedimenti che intervengono su ambiti materiali ascrivibile alle competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome, che rende più agevole l'interpretazione delle norme legislative coperte dalla stessa, con un effetto potenzialmente deflattivo del contenzioso costituzionale. La mancata previsione della clausola potrebbe infatti indurre una o più autonomie speciali ad adire la Corte costituzionale, nel dubbio sull'applicabilità nei propri confronti di una determinata disposizione legislativa (incidente su attribuzioni ad esse riservate dai propri statuti speciali).
La presenza di una siffatta clausola tuttavia non esclude a priori la possibilità che una o più norme (ulteriori) del provvedimento legislativo possano contenere disposizioni lesive delle autonomie speciali, quando "singole norme di legge, in virtù di una previsione espressa, siano direttamente e immediatamente applicabili agli enti ad autonomia speciale"[39].

[39] Si veda la sentenza della Corte costituzionale n. 40 del 2016. In altra decisione (la n.191 del 2017) la Corte afferma che occorre "verificare, con riguardo alle singole disposizioni impugnate, se esse si rivolgano espressamente anche agli enti dotati di autonomia speciale, con l'effetto di neutralizzare la portata della clausola generale". Sul tema si vedano altresì le sentenze nn.154 e 231 del 2017.

Articolo 12-*bis*
(Comitato di monitoraggio poteri speciali inerenti ai servizi di comunicazione elettronica a banda larga con tecnologia 5G, basati sulla tecnologia cloud *e altri attivi)*

L'**articolo 12-*bis*, introdotto al Senato,** innova l'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 21 del 2012, prevedendo che del comitato di monitoraggio ivi previsto facciano parte anche rappresentanti del Ministero dell'Interno.

L'**articolo 12-*bis*** modifica l'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 21 del 2012, disponendo che del **comitato** cui sono demandate le attività di monitoraggio, tese alla verifica dell'osservanza delle prescrizioni e delle condizioni impartite con il provvedimento di esercizio dei poteri speciali, all'analisi della relativa adeguatezza e alla verifica dell'adozione di adeguate misure, anche tecnologiche, attuative delle medesime prescrizioni o condizioni, facciano parte **anche** uno o più rappresentanti del **Ministero dell'Interno**.

Articolo 12-*bis*
(Misure economiche per il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali)

L'**articolo 12-*bis*,** introdotto durante l'esame in Senato, **destina** per l'**anno 2022** una quota pari a **15 milioni di euro** del "**Fondo per le emergenze delle imprese e delle istituzioni culturali**" istituito dall'**art. 183, comma 2**, del **D.L. 34/2020** (di cui sono beneficiari librerie, filiera dell'editoria, istituti e luoghi della cultura non statali) al **funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali**, ad **incremento dell'apposita autorizzazione di spesa** per essi prevista dall'**art. 183, comma 3, del medesimo D.L. 34/2020**.

Si ricorda che l'art. 183, comma 2, del D.L. n. 34 del 2020, più volte modificato, per mitigare il significativo impatto economico delle misure di contenimento della pandemia ha istituito nello stato di previsione dell'allora Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (poi MIC) un "**Fondo per le emergenze delle imprese e delle istituzioni culturali**". Il Fondo si caratterizza per **due finalità**, indicate rispettivamente dal primo e dal secondo periodo del comma 2:

i) **sostegno** delle **librerie**, dell'**intera filiera dell'editoria**, compresi le imprese e i lavoratori della filiera di produzione del libro, nonché dei **musei e degli altri istituti e luoghi della cultura** (di cui all'art. 101 del D.LGS. n. 42/2004[40]) **diversi da quelli di cui al successivo comma 3**: si tratta, cioè, dei **musei e degli altri istituti e luoghi della cultura non statali**.
ii) **ristoro** delle **perdite derivanti dall'annullamento, dal rinvio o dal ridimensionamento di spettacoli e mostre**.
Il comma 2, terzo periodo, dell'art. 183 ha rinviato a uno o più decreti del Ministro – poi intervenuti periodicamente in numero cospicuo – per la definizione delle modalità di ripartizione e l'assegnazione delle risorse.

Ai musei e ai luoghi della cultura statali afferenti al settore museale (sempre di cui all'art. 101 del D.LGS. n. 42/2004), il **comma 3** dell'**art. 183** dedica invece un'**apposita disciplina**. Nel testo vigente, risultante all'esito di diverse modifiche e rifinanziamenti, esso dispone che al fine di assicurare il funzionamento di tali strutture, tenuto conto delle mancate entrate da vendita di biglietti d'ingresso, conseguenti all'adozione delle misure di contenimento del Covid-19, è autorizzata la spesa di 165 milioni di euro per l'anno 2020, di 125 milioni di euro per l'anno 2021 e di 20 milioni di euro per l'anno 2022. Le somme in discorso sono assegnate allo stato di previsione della spesa del Ministero della cultura. **Proprio qui s'innesta la previsione recata dall'articolo in commento**

[40] L'art. 101 del Codice dei beni culturali reca un elenco in cui figurano musei, biblioteche e archivi, aree e parchi archeologici, complessi monumentali.

che – come anticipato – per l'anno 2022, destina una quota pari a 15 milioni di euro del Fondo di cui all'art. 183, comma 2, all'incremento dell'autorizzazione di spesa *ex* art. 183, comma 3, per assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali afferenti al settore museale.

Articolo 13
(Entrata in vigore)

L'**articolo 13** dispone che il decreto-legge entri in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **16 giugno 2022**.